

Nr. 12—13

Cena zł. 1.80

POLSKA FLOTA NARODOWA

ORGAN STOŁECZNEGO KOMITETU FLOTY NARODOWEJ

WYCHODZI 1-GO i 15-GO KAŻDEGO MIESIĄCA

Nr. 12—13. **Warszawa, 1 września 1931 r.** **Rok I.**

REDAKTOR NACZELNY: GEN. MARJUSZ ZARUSKI

REDAKTOR: ZDZISŁAW ANDRZEJOWSKI

TREŚĆ NUMERU:

Okładkę projektował art. mal Edmund John.

Z WŁOSKIEJ WIZYTY



Okręty szkolne włoskiej akademji morskiej — „Cristoforo Colombo" i „Amerigo Vespuci" w porcie gdyńskim

DAĆ TRZEBA ODPOWIEDŹ...

Na innem miejscu podajemy przebieg dorocznej uroczystości pasowania na podporuczników marynarki wojennej młodych absolwentów toruńskiej szkoły — tu zaś, chcemy im oddać głos.

Rok rocznie odbywa się ta uroczystość, rok rocznie powiększają się kadry oficerów marynarki wojennej, rok rocznie przybywa Polsce chętnych rąk do pracy na morzu i dzielnych, miłujących swój zawód, obrońców wybrzeża.

Jest to normalny zupełnie bieg spraw tej dziedziny naszego życia państwowego i zdawałoby się, już dzisiaj, że inaczej być nie może. Te coroczne pasowania młodych rycerzy morza, to jakby naturalny przyrost, prosta konsekwencja wysiłku odrodzeńczego Polski.

Zachodzi tu jednak niezwykle godny uwagi moment. Armja nasza rekrutuje się głównie z poboru. Określony procent obywateli kraju co roku wcielany jest do szeregów i chce, czy nie chce, przygotowanie do ewentualnej obrony kraju odbiera. Inaczej nieco przedstawia się ta sprawa w marynarce. Tu pobór rekruta nie odgrywa żadnej roli. Tu wszyscy chcą odebrać owo przygotowanie i... wszyscy chcą pozostać w szeregach na stałe, zawodowo.

To już nie soldateska i nie podatek przymusowy na rzecz ustroju państwowego, nie młodzieńcza fantazja i chęć zaznania byle jakiej przygody, a ofiarna i pełna poświęcenia służba dla ojczyzny, dla jej przyszłości i mocarstwowego rozwoju.

Ileż z tem poświęceniem związanych jest radosnych marzeń o potędze Rzeczypospolitej, ileż dumy z granatowego munduru, ileż wzruszeń najserdeczniejszych przy obejmowaniu służby na okręcie.

Młode, zapalne oczy w najdrobniejszym nawet szczególe dekoracji służby morskiej widzą ułamek świetności Ojczyzny i przywiązują się do niego całą duszą.

To wszystko, to strona uczuciowa ich nowego życia. Szary jednak, mozolny dzień pracy odarty jest z kolorowej świątecznej szaty i przemawia językiem twardym i realnym. Do zachwyconych urokiem rzemiosła oczu zaczynają docierać obrazy rzeczywistości.

A więc — jakaś mała, niepokaźna ta nasza flota. Okręciki stare, niebardzo groźne i bojowe. Pielęgnowane starannie, z pietyzmem czyszczone i malowane pancerze nadżarła dobrze już rdza. Maszyny, z któregoś tam roku. Dawnego bardzo. Uzbrojenie? — Owszem, ale to nie to, co powinno być. Ilość tych jednostek? — O, jakże ograniczona...

Zasnute już troską i powagą oczy młodych oficerów zwracają się z niemem pytaniem w stronę dalekiego centrum kraju. Tam, gdzie mieszka trzydzieści miljonów rodaków, gdzie są kasy i interesy, gdzie przemysł i handel, gdzie całe jest społeczeństwo i jego obowiązki i zadania...

Odpowiedzi na pytanie spodziewają się przedewszystkiem od swych starszych kolegów, związanych z pierwszym dniem tworzenia zaczątków siły zbrojnej na morzu, budowy portu i powstawania dopiero tego życia.

I ci jednak z troską patrzą w głąb kraju i czekają. Czekają na czyny. Na dowody, że nie zostawieni są sobie samym i zdani na los przypadku, który tu tylko ujemną odegrać może rolę. Czekają na konsekwentny, rzeczowy program i spontaniczny wysiłek narodu.

Nie do pomyślenia jest przecież trwanie na tym najważniejszym posterunku bez narzędzi pracy, bez możności spokojnego oczekiwania na chwilę spełnienia przyjętego na siebie obowiązku. Tu z gołą pięścią i ochotą w sercu nic się nie zrobi. Pod nogami trzeba czuć mocne pokłady nowoczesnych okrętów.

Nie jest tajemnicą, że przez kraj idzie zubożenie, że czasy są nadwyraz ciężkie, że kryzys dławi mocną garścią. Nie jest tajemnicą, że kasy państwowe dobrze muszą obliczać każdy grosz, by związać koniec z końcem, że trzeba było aż obcinać i tak niezmiernie skromne zarobki urzędników.

Ani jeden z tych ludzi morza nie wątpi jednak i nie rezygnuje. Przeciwnie — wierzy każdy z nich najgłębiej, że właśnie w takich złych czasach trzeba z większą jeszcze troską myśleć o utrzymaniu w całości krwią zdobytego, samodzielnego bytu i granic.

Na wschodzie granice Polski, mimo ciągłych majaczeń rewizjonistów, nie budzą tych obaw, co zachodnie. Tam zbiega się cały splot zagadnień i powiązań — są nawet często chwile, że nie można zbyt głośno planować uszczuplania ich, a zresztą na każdy zamach od wschodu, cały naród ma możność stawienia się z obroną: karabinów starczy!

Jakże inaczej przedstawia się sprawa tutaj. Tu już nie pomoże sam karabin i odważny patrjotycznie usposobiony obrońca. Na wodzie walczyć trzeba! — Jakże inaczej przedstawia się i sama sprawa graniczna.

Ani na jeden jeszcze dzień nie umilkła trąba wrogiej nam propagandy. Ani na jeden dzień nie przerwano podkopywania naszych słusznych praw do tego skrawka wybrzeża i kawałka morza, a Gdynia coraz więcej, z każdym niemal dniem, staje się gryzącą solą oczy najbliższego sąsiada. Tu już nie tylko urzędowa propaganda wysila się nad zagadnieniem odebrania Polsce tej perły i zagarnięcia jej dla siebie — każdy z portów tego państwa, widzi w niej niebezpiecznego konkurenta dla siebie i ile tylko ma sił paraliżuje swobodny, naturalny rozwój stolicy polskiego wybrzeża.

Nie są to bynajmniej niebezpieczeństwa urojone i małe. Nie może obniżać ich grozy w oczach śródlądzia to, że istnieją traktaty, że świat się pacyfizuje że wszyscy mają dość wojny", że „nikt się nie ośmieli w tych czasach..." i t. d.

Jeśli kto, to właśnie Polska najprędzej i to właśnie od tej strony, może się znaleźć w położeniu koniecznej obrony, może stanąć wobec zadania odpowiedzenia czynem na czyn, bronią na broń.

I jeśli tak się stanie kiedyś? — W ciągu paru dni wielki nasz dorobek szczeźnie zupełnie. Z Gdyni — tej naszej chluby — nie zostanie nic. Na nabrzeżnym piasku stanie twardy, gwoździami podkuty but...

Przed tą straszną, okrutną wizją obronić Polskę może jedynie dobrze rozbudowana i zaopatrzona flota wojenna. Rozumie to każdy i już zdaje się tego memento powtarzać nie potrzeba.

Zapomnieć więc należy o tem, że czasy są złe, że zubożenie idzie falą wielką przez kraj, że kryzys mocną ma garść. Zapomnieć trzeba, już raz na zawsze, że „jakoś to będzie". Ryzyko jest zbyt wielkie i godzące w honor Polski.

W skromnym, najskromniejszym nawet budżecie rodzinnym 1 złoty rocznie nie gra żadnej absolutnie roli, a tyle właśnie wynosi roczna, członkowska składka w Komitecie Floty Narodowej.

Z tych złotówek Komitet ma obowiązek budować flotę morską i zbuduje ją, jeśli tylko każdy obywatel kraju poczuwać się będzie do obowiązku wpłacenia tej składki do kas Komitetu.

Państwo może tu tylko przyjść z nieznaczną pomocą, cały zaś ciężar spełnienia obowiązku rozbudowania marynarki wojennej spoczywa na barkach społeczeństwa. Zapominanie o tym obowiązku w naszych warunkach jest zwykłem przestępstwem.

Oficerowie marynarki wojennej z troską w oczach patrzą z nad morza na centrum kraju i czekają!

ZDZISŁAW ANDRZEJOWSKI

WZDŁUŻ POLSKICH BRZEGÓW BAŁTYKU

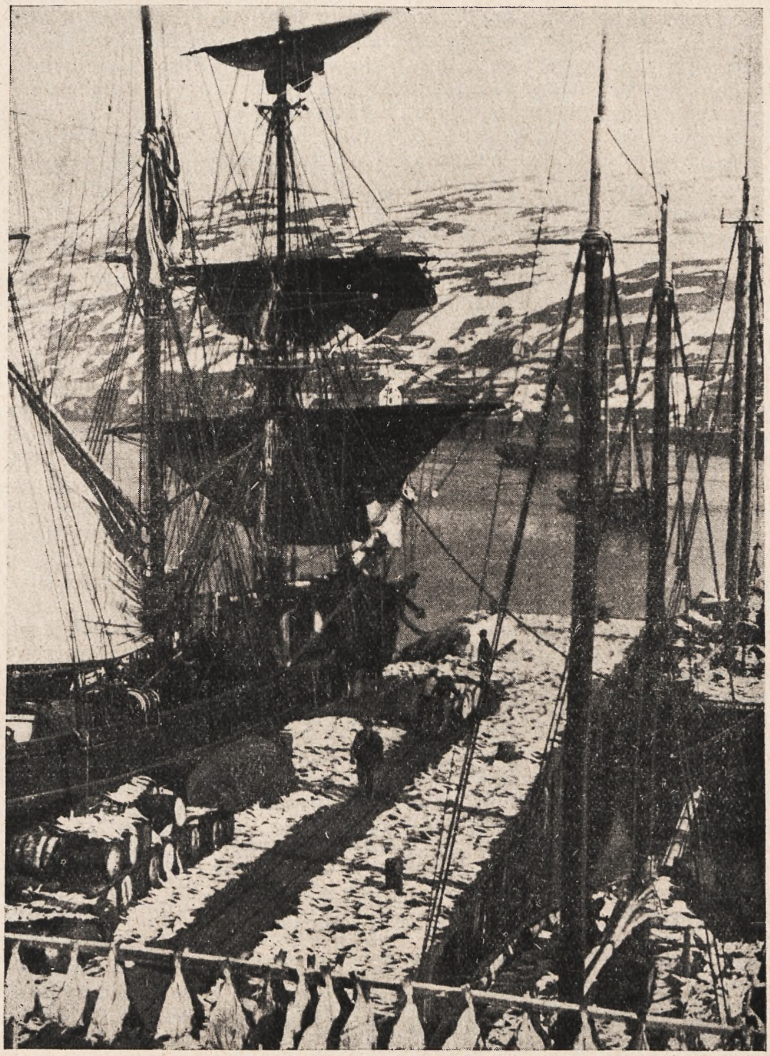
Kiedy, przechodząc przed wielką wojną wzdłuż wybrzeża Bałtyku — od Królewca po Szczecin — dotarłem do dzisiejszego wybrzeża morskiego Rzeczypospolitej, odniosłem wrażenie, że znalazłem się w oazie oderwanej od okalającego ją otoczenia miast, tchnących pełnią życia współczesnej cywilizacji.

Zjawisko to tem bardziej było dla mnie zastanawiające, że ludność zamieszkująca ten skrawek wybrzeża Bałtyku mówiła archaizowaną mową polską.

Było to pierwsze bezpośrednie zetknięcie się z kaszubszczyzną studenta, który w podróżnym plecaku miał niemiecki przewodnik po krzyżackim Malborgu, hanzaetyckim Gdańsku, po miejscowościach kąpielowych, Zoppotach i t. d.

Żadnych wszakże wiadomości o kaszubskiej oazie w rzeczowej i wyczerpującej temat książeczce nie znalazł.

Kaszubi, mówiący po polsku, zatem byli i nie byli.



Malowniczy widok portu rybackiego w sezonie w Nowej Funlandji

Dla przewodnika niemieckiego nie istnieli; w moich wrażeniach podróżniczych nietylko pozostali, ale stali się nieprzemijającym bodźcem do bliższego zajęcia się polacią ziemi zamieszkiwaną przez nich.

Jak się okazało w kilkanaście lat potem, zasłużyli sobie na to najzupełniej, bo choć nie wspominano o nich nic zgoła w przewodniku niemieckim, to jednak — a może dlatego właśnie — po odrodzeniu się Polski wypłynęli natychmiast jako zwarta masa polskich autochtonów — jako warta pozostawiona przez historję nad naszem wybrzeżem morskiem.

Rzeczywiście, ludność ta w morzu napływowej, zaludniającej otaczające ją miasta niemczyzny żyła bytem słowian z przed kilkuset lat.

Oni jedni tylko z wielkiej masy Pomorzan, osiadłych tu od czasów przedhistorycznych, ostali się takimi, jakimi byli ich przodkowie — jakby zastygli w obyczajach, mowie i wierze. Takimi zastała ich odradzająca się w 1918 roku Rzeczpospolita Polska.

Rzecz zrozumiała, że musiały się złożyć wyjątkowe warunki na to, aby w zalewie niemczyzny przetrwać mógł taki fenomen narodowościowy.

Otóż w rzędzie tych warunków pierwszorzędną rolę odgrywała odrębność rasowa Kaszubów od ich otoczenia.

Oddzieleni granicą państwową od reszty ludności polskiej, nie mogąc się z nią komunikować w sprawach rozwoju kultury narodowej — z chwilą odłączenia jakby zastygli, jakby zamknęli się w sobie. Okoliczność ta ułatwiła im podświadome nieomal przechowanie wszystkich cech przynależności plemiennej w nienaruszonym stanie aż do lepszych czasów.

Fakt ten pozwala nam też dziś stwierdzić zarówno w psychice jak i w obyczajach Kaszubów te same wartości zasadnicze a charakterystyczne, które cechowały Polan i Mazowszan, a więc i inne szczepy słowiańskie, wchodzące w skład narodowości Rzeczypospolitej Polskiej. Różnica polega na tem, że Kaszubi nie poddając się zasymilowaniu przez otoczenie, a nie mogąc jednocześnie brać udziału w ewolucyjnym rozwoju swych współbraci — skoncentrowali plemienne swoje siły w ustawicznej czujności i w walce o zachowanie czystej formy ludowej z przed kilkuset lat.

Znamienny ten objaw, mówiący dziś wyraźnie o przynależności Kaszubów do wielkiej rodziny słowian Pomorskich (Pomorzan, Polan, Mazowszan), czyli do tej grupy, która wytworzyła organizację państwowości polskiej — nietylko dopomógł odrodzonej Polsce w uzyskaniu dostępu do morza, ale napawa serce podróżującego po Kaszubach Polaka radością, płynącą z tej świadomości, że przecież i tu, nad obcem mu jakoby do niedawna jeszcze morzem, czuje się we własnym kraju, śród rodaków zamieszkujących tę ziemię od czasów przedhistorycznych — a więc w rdzennej swej ojczyźnie.

Jeżeli też byli jeszcze w czasach przedwojennych pesymiści, którzy w odzyskanie dostępu do morza nie wierzyli, to nie znajdzie się już dziś nikt w Polsce, ktoby

nie rozumiał, że, pomijając, uprawnienia historyczne i ekonomiczne, już tylko dla samych racji etnograficznych oparcie się Rzeczypospolitej o brzeg Bałtyku jest najzupełniej uzasadnione.

Kiedy w roku 1910 znalazłem się na Kaszubach i zobaczyłem te wsie tak żywo przypominające wsie mazowieckie, czy nawet Małopolskie — nie miałem wątpliwości, że ziemia Kaszubska jest dalszym ciągiem Polski, a niebawem, po zaznajomieniu się z ludnością, nabrałem przekonania, że pomimo akcji usilnego wynaradawiania, Kaszuby tym dalszym ciągiem Polski być nie przestaną.

Rzecz zrozumiała, że kultura materjalna Kaszubów najmniej mogła się opierać wpływom niemieckiego otoczenia, czy skandynawskiego sąsiedztwa.

Do rzędu zmian w tym zakresie należy: zmiana sposobu budownictwa oraz zmiana odzieży. Drewniana, słomą kryta checza kaszubska zanika, ustępując miejsca murowańcom, bardziej ogniotrwałym i łatwiejszym do zabudowania.

Zmiana ta, dokonując się szybko na początku naszego stulecia, uderza wszakże w jedną z najbardziej typowych cech dla kultury materjalnej słowian — mianowicie w zewnętrzny wygląd wsi. Typowa checza kaszubska o wysoko stropionym dachu z obowiązkowem podcieniem w ścianie szczytowej należy dziś też już do rzadkości, pochodzących z przed stu lat. W powiatach nadmorskich jak Puck i Wejcherowski zrzadka już tylko spotykamy owe checze podcieniowe. Czasem tylko, nawiązując do tradycji budownictwa słowiańskiego, ktoś z inteligencji wybuduje sobie domek z typowem podcieniem. Są to raczej jednak objawy pewnego kultu dla kultury przeszłości, niż dalszy ciąg tejże kultury, instynktem narodowym przekazywanej potomstwu.

Pozostałości tego budownictwa spotkać natomiast można jeszcze dosyć często w powiatach Chojnickim i Kościerskim, gdzie prócz podcieni w ścianach szczytowych widzimy również przysionki w ścianach frontowych.

Checze takie budowane były dawniej z okrąglaków i charakterystyczne są dla swych na tak zwany zamek zmontowanych węgłów. Poszycie dachu układano ze słomy, lub trzciny i najczęściej przykrywano je kozłami, tak dobrze znanemi dziś jeszcze na Kujawach, na Mazowszu a nawet w Małopolsce. Szczyt daszku posiadał ozdoby w kształcie krzyża, półksiężyca, koguta lub głowy ludzkiej. Ozdobę tę, zwaną na Kujawach „pazdurem", na Kaszubach nazywają „dziadkiem". Wieńczono również szczyty i tak zwanemi śparogami, spotykanemi również na Kurpiach w okolicy Ostrołęki.

I wnętrze dawnej checzy Kaszubskiej przypomina najzupełniej izbę wieśniaczą na Kujawach, czy Mazowszu. Były to chaty kurne, to jest posiadające po środku izby szerokie palenisko, którego komin stopniowo zwężał się, uchodząc w strop. Niepraktyczne owe kominy zastąpione zostały z czasem przez garncarzy kaszubskich piecami złożonemi z kafli, na których wypalano charakterystyczne figury z polskiemi podpisami. Kafle te dziś jeszcze oglądać można nietylko w muzeach Gdańskich, a zwłaszcza w muzeum kaszubskiem we Wdzydzach, ale również tu i owdzie w starych owych checzach. Budownictwo ostatniego pięćdziesięciolecia porzuca dawniejsze wzory checz kaszubskich i wprowadza tak zwany mur pruski, to jest szkielet z belek wypełniony gliną. Całość przykrywa najczęściej dach papowy, zrzadka zaś dachówka.

W ten sposób charakter wsi kaszubskiej na początku dwudziestego stulecia zmienia się szybko i zasadniczo, nabierając, zwłaszcza w okolicy miast, cech przeciętnej wsi niemieckiej. Gospodarstwa rolne zabudowują się nanowo w czworoboki, pośrodku których znajduje się typowy, wielce niehygjeniczny dół na nawóz.

Do rzędu pozostałości słowiańskich należą również, zrzadka już dziś spotykane na Kaszubach, drewniane kościoły jednonawowe z wieżami i podcieniami wokoło. Są to pomniki najstarszego budownictwa słowiańskiego nad morzem, a pochodzące jeszcze z czternastego wieku i spotykane także na wszystkich ziemiach polskich.

Jak zaznaczyliśmy, drugim zanikającym a charakterystycznym objawem kultury materjalnej na Kaszubach są stroje ludowe. I w tej dziedzinie względy praktyczne szybko rugują przemysł domowy, którego dumą były granatowe samodziałowe kabatki i drelichowe portki dla mężczyzn, a czerwone spódnice, białe koszule i czarne staniki oraz czepce ze złotogłowiu dla kobiet. Męskie nakrycie głowy — czapka-uszatka, lub wysoki kapelusz pozostały jeszcze do dziś, nie stanowią one jednak typowych strojów słowiańskich, będąc raczej naśladownictwem pochodzenia skandynawskiego.

Okres wojny europejskiej całkowicie niemal zniszczył dawne stroje kaszubskie, które już tylko podczas wesel zamożniejszych gburów wyglądają na światło dzienne—zwłaszcza w bardziej na południe wysuniętych okolicach.

Kaszuba wrócił z wojny w zielonkawo-szarej kurtce żołnierza niemieckiego i, zubożały, nie mając ani czasu ani potrzebnych roślinnych materjałów (len, konopie) do sporządzenia stroju ludowego — nosił wojskowy swój uniform tak długo, dopóki nie spadł z niego. Odzwyczajony wreszcie od dawnej barwności swego stroju ludowego, sięgnął po szarą, przeciętną tandetę zalegającą powojenny rynek małomiejski. Dziewczęta, nie obyte podczas wojny z tradycją stroju, a zbałamucone taniością i efektownością ubrań miejskich, nie upominały się już o samodziałowe kiecki, czarne staniki i czepce ze złotogłowiu. Jedynie białki (mężatki) — i to dalej od miast zamieszkałe—zachowały jeszcze niektóre cechy dawnych strojów — czarnych, lub ciemno-granatowych, choć i tu szarzyzna miejska porobiła znaczne spustoszenia.

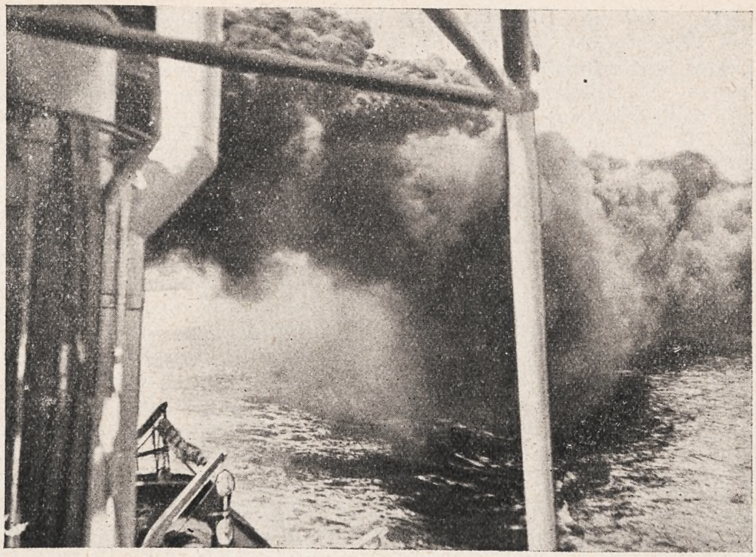
Rzecz zrozumiała, że do potrzeb nowoczesności dostosowała się i reszta przejawów kultury materjalnej. Warsztaty wiejskie, które wytwarzały literalnie wszystko, co wchodziło w zakres potrzeb gospodarskich, a więc wszelkie narzędzia rolnicze, jak drewniane brony i sochy, szufle, drabki, półkoszki na wozy i t. p. — zanikają szybko pod zalewem tańszych i praktyczniejszych narzędzi i sprzętów wytwarzanych fabrycznie.

W ten sposób w okresie ostatnich lat trzydziestu—czterdziestu mówiąca wyraźnie o słowiańskiem pochodzeniu swoista kultura materjalna Kaszubów zanika, a we wsi panoszy się produkt fabryk niemieckich na czele z mlockarnią, żelaznym pługiem, kotłem i rowerem ułatwiającym komunikację z miastem.

Zdobycze te jednak nie zjawiają się bez towarzystwa. Następnemi ich towarzyszami są — gazeta niemiecka, niemieckie prawo i niemiecka mowa.

I tu należy zwrócić uwagę na zjawisko niezmiernie charakterystyczne, a świadczące wyraźnie na korzyść siły plemiennej Kaszubów. Jeżeli wszystko to, co wskazywało już na pierwszy rzut oka na ich łączność z resztą Polski, zostało w krótkim czasie działania wysiłku usunięte — podobnie jak napis „Sołectwo" zastąpiony niemieckim odpowiednikiem — „Amt", to przecież pod tym powierzchownym dosłownie szyldem ukryła się i przetrwała istota struktury narodowej Kaszubów. Na odwróconym szyldzie w roku 1920 w większości wypadków odczytano przecież dawny napis — Sołectwo.

W ten sam sposób rzecz się miała i z kulturą narodową Kaszubów, — odnaleziono ją całko-



Zasłona dymowa rozsnuta na ćwiczeniach przez kontrtorpedowiec „Wicher“

wicie pod pokostem czasowych naleciałości.

Fakt ten to posłużył też etnografom za cenny materjał rzeczowy do wykazania siły i odporności polskiej kultury, jeżeli chodzi o zjawiska natury społecznej i duchowej.

Obrzędy, zwyczaje, wiara i sztuka pozostały do dziś na ziemi Kaszbskiej w nieskazitelnej swej formie słowiańskiej.

Tak więc przedewszystkiem zaręczyny i kaszubskie obrzędy weselne nie różnią od zasadniczego typu tychże uroczystości w całej Polsce.

W imieniu pana młodego zjawia się w checzy rodziców upatrzonej dziewczyny t. zw. rajek z butelką wódki, i prowizorycznie omawia sprawę małżeństwa. Potem następują typowe „wyglancy“, czyli oglądanie gospodarstwa pana młodego i po dojściu do porozumienia — wesele we wtorek przed św. Marcinem (kiedy najłatwiej o tuczone gęsi, a i w polu sprawy gospodarcze mają się ku końcowi), lub też w okresie zapustnym.

Zarówno „rajbi“ jak i samo wesele z typowym powrotem z kościoła do domu, z tańcem panny młodej, zwanym — „brutci tońc“ i jej oczepieniem oraz towarzyszącemi temu pieśniami są dokładnym obrazem tychże uroczystości na Kujawach, czy na Mazowszu.

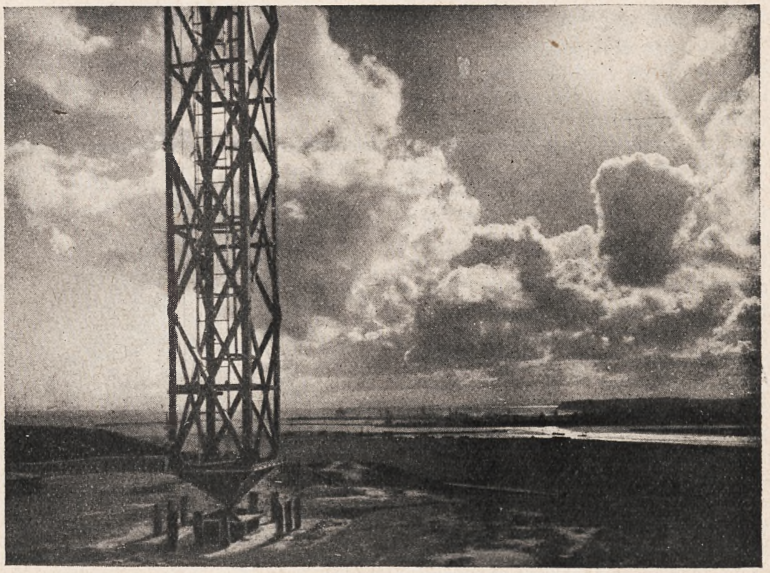
Na przeciwległym krańcu rozpoczętego na słowiańską modlę życia pary młodożeńców znajduje się obrządek pogrzebowy z wieńcem licznych przesądów, zabobonów i charakterystycznym stosunkiem do zmarłego, posądzanego wszędzie w Polsce o chęć zabrania ze sobą pozostałej przy życiu rodziny.

To też i na Kaszubach zabezpieczają się żywi przeciwko upiornej częstokroć mocy nieboszczyka. A więc wkładają mu do trumny ziemię, kamienie, cegły i t. p., aby ciężko mu było z niej wyjść i straszyć. Lub też dają mu uciążliwszą pracę, jak to się rzecz ma pośród rodzin rybackich, gdzie do trumny wkładają powiązaną w sypły sieć. Zanim nieboszczyk sypły porozwiązuje, reszta rodziny powoli, z własnej „inicjatywy i woli“ wymrze. Zdarza się jednak czasem, że nieboszczyk szybko przezwycięża trudności i wydostaje się, aby krążyć pomiędzy żywymi, straszyć i zabierać ich na tamten świat. Taki nieboszczyk uważany jest za upiora, czyli „wieszcza“, a obyczaj nakazuje mu uciąć głowę i położyć ją koło nóg. Jak się to właściwie odbywa w praktyce, nie umiałbym powiedzieć, zwłaszcza, że po za legendarnemi źródłami bardziej wiarygodnych nie znalałem. Legenda zaś mówi, że tak we wskazanym wypadku należy postąpić, aby mieć spokój. Powołuje się przytem na jakieś niewyraźne świadectwo kogoś kiedyś, co w ten sposób unieszkodliwiał wieszcza. Tak, czy owak—należałoby tu raczej widzieć znaczenie symboliczne, wskazujące na to, że prymityw ludzki dopiero ucięcie głowy uważa jako ostateczny akt smierci.

Po pogrzebie następuje stypa umotywowana charakterystycznem dla Słowian powiedzeniem:— „Na te smutki napijma się wódki“.

Jednym z najbardziej typowych objawów folkloru ogólnopolskiego na Kaszubach są zwyczaje doroczne. A więc chodzenie z szopką, po kolendzie, palenie ogni świętojańskich, „ożniwiny“, czyli dożynki i t. p.

Zwłaszcza kolenda po wsiach jest jednym z najważniejszych obrzędów. Ksiądz, chodzący od checzy do checzy w towarzystwie organisty, sprawdza, jak się miewają jego parafjanie i pyta dzieci pacierza. Ciekawy też jest fakt, że choinka, rzekomo pochodzenia niemieckiego, na Kaszubach, pozostających pod bezpośrednim wpływem obrzędowości niemieckiej, nie przyjęła się, jakkolwiek na innych terenach polskich znalazła gorących zwolenników. Zjawisko to usprawiedliwia znów ta okoliczność, że Kaszubi od lat



Wieża radjostacji gdyńskiej

prawie dwustu nie znajdowali się w bezpośrednim kontakcie z rodakami zamieszkującymi w innych zaborach, a więc przechowali jedynie te zwyczaje, jakie były wspólne wszystkim Polakom przed okresem niewoli, nie przypisując w tym czasie nic obcego.

Nie mniej ważnym śladem kultury słowiańskiej na Kaszubach jest wiara w tak zw. zmorę, czyli półtchórza i półkarła cwałującego na źdźble słomy przez morze, a wciskającego się w nocy do checzy przez dziurkę od klucza. W niektórych miejscowościach powstało przypuszczenie, że zmorą pozostaje to dziecko, którego chrzestni rodzice, wychodząc przy Chrzcie świętym z zakrystji do kruchty — przez omyłkę, czy też umyślnie — zamiast Zdrowaś Maryjo, powiedzieli — Zmoraś Maryjo. Zmora taka dusi również inwentarz domowy.

Rozpowszechniona też jest wiara w istnienie t. zw. kraśniąt, czyli krasnoludków, splatających koniom grzywy oraz w chobołta, zabierającego nielubianym przez siebie gospodarzom zboże z zasieków i śpichlerzy.

Znane są również baby-jędze, oraz „guslerze", których widzi ksiądz patrzący przez szkło Monstrancji, a przeciwko którym jakoteż przeciwko nasylanym przez nich chorobom skutecznie działa zapuszczanie kołtuna u dzieci.

Pamiętam też z tej racji przykrą scysję ze służącą folwarczną, której dziecku, podczas nieobecności matki, kazałem ostrzydz zakołtunioną fatalnie czuprynę. Przesądna kobieta nie mogła mi tego zapomnieć w przeciągu kilku lat. Szczęściem dziecko w okresie tym nie chorowało ani razu. W przeciwnym bowiem razie nie uniknąłbym zarzutu, że współdziałałem z jakąś jędzą, czy też „guslerzem".

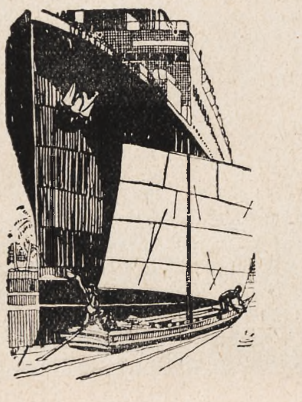
Wierzenia w czarownice, czyli cioty, były na Pomorzu tak silnie zakorzenione, że jeszcze w roku 1836-ym ludność rybacka w Chałupach, na półwyspie Helu, wpędziła do morza i utopiła rzekomą czarownicę, co zresztą w formie nieco odmiennej zdarzyło się jeszcze niedawno i w okolicach Warszawy, świadcząc o tem, że zabobonów ludowych, jako podstawowych cech plemiennych, nie są w stanie wytępić najsilniej nawet działające wpływy kultury czy cywilizacji obcej. Ustępują one dopiero z chwilą podniesienia rodzimego poziomu kulturalnego, podobnie jak pogaństwo ustępowało tam, gdzie wiarę chrześcijańską przyjmował cały naród i do dziś dnia nie przestaje być cechą ludów pośród których z dobrym nieraz pozornie skutkiem działają misjonarze.

Przytoczyć tu jeszcze należy charakterystyczną skłonność Kaszubów do przekazywania z pokolenia w pokolenie wszelkich klechd związanych z przeszłością. Rys ten bowiem jest charakterystyczny dla szczepów, których rozwój kulturalny z winy kataklizmów dziejowych zatrzymał się na martwym punkcie.

Według jednego z takich podań u ujścia Łaby (a więc w miejscu, które obejmuje tradycja Słowian pomorskich, jako ziemie zamieszkałe kiedyś przez swych współbraci) — na dnie morza biją dzwony zapadłego kiedyś za grzechy miasta. Opowiadania te związane są również o okresem najazdu Szwedów na Polskę, kiedy to wywozili z kościołów naszych dzwony i przewozili je przez morze do swego kraju. Inne znów opowiadania pochodzą z czasów wojen napoleońskich, kiedy to szukające schronienia przed wrogiem wojska francuzkie na ziemiach polskich zakopywały swoje kasy. Do dziś jeszcze ten i ów ze starców wskazuje miejsca w lasach pomorskich, gdzie rzekome skarby spoczywają.

Mało dotychczas zwracano uwagi na pieśni kaszubskie, chociaż przeważają w nich motywy ludowych pieśni, znanych na innych ziemiach Rzeczypospolitej. Są to przeważnie t. zw. „frantówki", czyli wesołe i melodyjne zwrotki. W historycznych pieśniach na Kaszubach znalazły odzwierciadlenie dzieje Polski — zwłaszcza walki z krzyżactwem — jak rzeź w Gdańsku w roku 1306-ym, lub pieśń o tumulcie toruńskim w r. 1724-ym Rzecz zrozumiała, że pieśni te nacechowane są wspólnotą ówczesnej niedoli polskiej.

Godzi się podkreślić jeszcze i ten charakterystyczny objaw, który w żadnem prawie społeczeństwie nie świadczy tak wymownie o odrębności narodowej, jak to ma miejsce na Kaszubach. Pieśń niemiecka — ani obyczajowa, ani kościelna, ani nawet żołnierska nie przenika do zbioru pieśni śpiewanych przez lud kaszubski — nawet w sparafrazowanej formie.



To zamknięcie się komórek estetycznych przed obcymi wzorami obserwujemy również i w innych dziedzinach sztuki ludowej. Zarówno zdobnictwo, jak i meblarstwo, hafciarstwo, czy garncarstwo przypomina jedynie wzory dawnej polskiej sztuki ludowej, nie zapożyczając nic od narodu narzuconych sobie władców. Objaw ten tem godniejszy jest określenia, że wyroby sztuki niemieckiej mimowoli musiały służyć Kaszubom do ozdabiania wnętrz ich checz. Niemcy wszakże nie zdołały przeniknąć do motywów twórczości kaszubskiej.

Barwne szlabany, szelbiągi, kołyski, skrzynie — wszystko to nosi na sobie wybitny charakter zdobniczej sztuki polskiej, i przetrwawszy do dziś w nieskażonej formie, poczyna się już rozwijać pomyślnie. A pomyślność ta, jest najwymowniejszym dowodem, że istota sztuki ludowej, będącej dziś archaizmem, wywodzi się z przed wieków kultury rodzimej, która w długiej walce o byt nietylko nie uległa, ale nawet nie wpaczyła swego pierwotnego oblicza.

Sztuka ta nacechowana uczuciem katolickiem, równoznacznem dla Kaszuby z uczuciem patrjotyzmu, znalazła dla siebie niezmiernie charakterystyczny wyraz w przyozdabianiu dróg figurami świątków, rzeźbionemi w drzewie oraz wielkiemi krzyżami z Męką Pańską — tak typowemi dla całej Polski.

Rzecz zrozumiała, że w warunkach niewolniczego bytowania, ulegającego ustawicznemu naciskowi kultury obcej — Kaszuba musiał się tu i owdzie uginać i ulegać. Czynił to wszakże w tej niezniszczalnej wierze, że kiedyś z ojczyzną swoją się złączy, a wtedy nietylko mowa jego i wiara, ale i upodobania obyczajowe znajdą usprawiedliwienie i rację bytu w ogólno-polskim wyrazie kulturalnym.

Z tą myślą żył, czuwał i pracował.

To też na ziemiach kaszubskich, po latach ciężkiej niewoli, podróżnik polski nie czuje się inaczej, niż w każdem innem miejscu Polski i entuzjastycznie wita skarby swego folkloru przechowane wiernie w twardej duszy Kaszubów.

W tych warunkach wzajemnego zrozumienia swej przynależności plemiennej dalszy rozwój kulturalny polski jest już jakby tylko podjęciem kiedyś przymusowo porzuconej wspólnej pracy dla wspólnego dobra narodu.

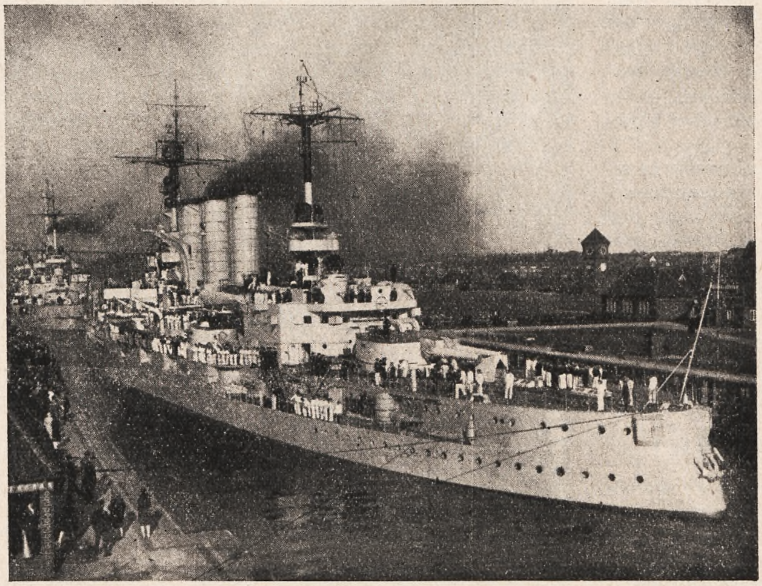
MIECZYSŁAW JAROSŁAWSKI

PROPAGANDA MORZA W „HINTERLANDZIE"

Co na to Polska Gdynia?

Zdawałoby się, że w kraju, jak niemiecki, od wieków z morzem zrośnięty, propaganda morza byłaby mało potrzebnem powtarzaniem tego, czem żyje naród.

Widać jednak, że praktyczni Niemcy nie są zdania, aby przypominanie morza było czemś zbędnem. Właśnie kroniki niemieckie przynoszą wiadomość, że Hamburg, uważający się za pierwszy port w Rzeszy, nie gardzi propagandą i pragnie przemawiać, choćby codzień, do sentymentu i kieszeni wszystkich obywateli niemieckich. W tym celu port hamburski powołał do współpracy najpotężniejszy bodaj, z pewnością najnowszy i bezpośredni środek propagandy, jakim jest radjofonja. Już przed dwoma laty zrobiono próbę, która przekonała inicjatorów, że pomysł był bardzo wdzięczny i celowy.



Niemiecki olbrzym marynarki wojennej „Hassen"

Odtąd transmisje radjowe, z początku w treści swej proste, a w miarę wzrostu zainteresowania, coraz bardziej urozmaicane, zajęły stałe miejsce w programach Towarzystwa Radjofonicznego Niemiec Północnych, jako „chwilki portowe z Hamburga".

Inicjatorem tego apelu morza i życia morskiego do wszystkich mieszkańców hinterlandu jest p. Hans Bodenstedt. Może on sobie istotnie winszować sukcesu „Chwilki morskie" pomysłu p. Bodenstedta cieszą się niesłabnącem powodzeniem, zachęcającem nietylko radjofonję, ale przedewszystkiem niemiecki świat morski do wprowadzania urozmaiceń, czerpanych z obfitego źródła życia portu i życia morskiego wogóle.

Od niedawna „Chwilki" przekształcono na „godzinę portu hamburskiego". Na treść „godziny" składają się rozmaite tematy okolicznościowe i stałe w charakterze swym, a jednak zawsze nowe: takie same, a przecież nie te same. Praktycznie mówiąc, treścią transmisji okolicznościowej bywa bardzo często zawinięcie do portu jakiegoś wielkiego parowca oceanicznego, własnego lub obcego, spuszczanie na wodę nowej jednostki, przylot lub odlot hydroplanu lub eskadry lotniczej, sterowca i t. p.

Wydział Propagandy Morza w porcie hamburskim porozumiewa się w takich wypadkach szybko z Towarzystwem Radjofonicznem, które zjawia się co tchu na pokładzie gościa morskiego z instalacją mikrofonową, przerzuca kable wysokiej częstotliwości, deleguje speakera, władającego najczęściej kilkoma językami i „godzina" gotowa. Zwykle uroczystość poprzedza jakiś „Haffenkonzert", w wykonaniu zespołu muzycznego radjostacji albo orkiestry marynarskiej.



Czyszczenie dział na pancerniku

Na treść stałą „godziny portowej" składają się zwykle echa życia portowego: szum wody, rozmowa syren okrętowych, głosy komendy, nawoływania marynarzy, łoskot dźwigów i ładowanych towarów. Zawsze dobrze poinformowany „ansager" — speaker albo po polsku: zapowiadacz, służy, słuchającym go rzeszom niemieckim, a często zagranicznym, wyjaśnieniami w języku niemieckim, a jeśli transmisja może interesować zagranicę — również w jednym języku obcym, najczęściej angielskim.

W treści tych transmisji zdarzają się często ciekawe djalogi, prowadzone przez speakera z dowódcą statku na tematy, tyczące się techniki żeglugi, życia okrętowego i ciekawszych wydarzeń.

W djalogach zabierają głos nietylko oficerowie morscy; często mówi lekarz okrętowy o zawsze aktualnych niedolach choroby morskiej. Nikt zresztą w tych djalogach nie bywa pomijany: steward wszak także ma wiele do powiedzenia, wiele rzeczy wie, wiele widzi i słyszy. Kucharz mówi o tem, jak to bywa z obiadami podczas burzy, z pogonią za uciekającemi z kuchni i wieszaków naczyniami kuchennemi, o tem, jak trzeba być ekwilibrystą, roznosząc potrawy, gdy cały gmach „zrywa się z wędzidła", „przewala, nurkuje w pienistej zamieci"...

Boatsman chętnie rozwodzi się o widziadłach morskich, o majakach, o okrętach widmach, którymi nie kieruje żadna ręka ludzka, a których nikt jeszcze nie mógł dogonić, tak szybko i w porę uciekają. O tem, jak to marynarze czują zbliżającą się burzę, choć na niebie słońce piękne i gorące i o wielu, wielu ciekawych zdarzeniach morskich.

Tego rodzaju prosta, bezpośrednia i ciekawie ujęta propaganda

morza w społeczeństwie morskiem, przynajmniej w bardzo dużym stopniu, jak niemieckie, ma swoje olbrzymie znaczenie w utrwalaniu w narodzie przeświadczenia o znaczeniu gospodarczem, politycznem i kulturalnem stanu posiadania na morzu dla potęgi państwa i wyrazu jego suwerenności.

Wzór niemiecki znajduje swoje echo i w innych krajach morskich: na temat „godziny hamburskiej" znajdujemy uwagi również w prasie angielskiej, która rozumie doskonale znaczenie morza.

U nas, zapewne z przyczyn technicznych, stała propaganda morza polskiego przez radjo, nie jest jeszcze prowadzona. Zanim jednak pokonane zostaną przeszkody techniczne, mogli i powinnibyśmy zacząć od „chwilki morskiej", na wzór doskonale prowadzonej przez L. O. P. P. „chwilki lotniczej". Wszak zbytecznem jest rozwodzić się na temat, czem jest posiadanie przez Polskę dostępu do morza z polską „perłą na Bałtyku" — Gdynią i innemi portami polskiemi, nie mającemi jednak tego wyjątkowego znaczenia, co Gdynia.

ZYGMUNT CITHURUS

Program morski Stanów Zjednoczonych

Według ogłoszonych informacyj, program morski Stanów Zjednoczonych na r. 1932 przewiduje budowę krążownika typu „flyingdeck", dwóch statków dla transportu samolotów, 6 łodzi podwodnych, jednego krążownika o pojemności 10 tys. ton z armatami 6-ciocalowemi, jednego kontrtorpedowca. Krążownik typu „flyingdeck" tem ma się różnić od zwykłych okrętów dla transportu samolotów, że pokład jest jednakże dostosowany odpowiednio, aby móc zabrać pewną ograniczoną liczbę samolotów; będzie on również uzbrojony w armaty sześciocalowe.

Po 46 latach służby na morzu

Admirał floty brytyjskiej, sir Roger Keyes, bohater Wielkiej Wojny, rozstał się ze służbą morską po 46 latach świetnej karjery w marynarce wojennej.

Odejście tego dzielnego marynarza ze służby czynnej, niemal po półwiekowym okresie, miało wiele momentów wzruszających. Ostatnio Keyes stacjonował w Portsmouth, jako komendant tego portu.

Tam też powiewała jego flaga admiralska, którą zdjęto i zastąpiono flagą następcy, admirała sir Arthura Waystella.

Admirał Keyes służył w angielskiej marynarce wojennej przeszło 46 lat. Obecnie liczy 58 lat wieku, zaczął więc swą karjerę morską, jako chłopiec 12-letni — kadet szkoły morskiej.

Komandorem mianowany był w roku 1900, w uznaniu zasług położonych na Dalekim Wschodzie podczas powstania bokserów chińskich. W roku wybuchu Wielkiej Wojny, Keyes mianowany został dowódcą służby łodzi podwodnych, a następnie szefem sztabu eskadry admirała de Robecka, operującej w roku 1915 w Gallipoli.

Admirał Keyes był wtedy zdecydowanym zwolennikiem wznowienia ataków floty na Dardanele, celem sforsowania cieśniny. Najbardziej konspiracyjnem zadaniem, które wykonał Keyes już wówczas, jako vice-admirał—prawdziwie po mistrzowsku, to ataki na Zeebrugge i Ostendę, w okresie od kwietnia do maja 1918 roku. Za operacje, które osłabiły znacznie niemieckie siły i niemiecką zdolność bojową na tym odcinku — Keyes otrzymał tytuł Kawalera Rycerzy Columba. (K. C. B.).

Admirał Keyes zaskoczył wówczas Niemców, a korzystając z ich chwilowej konsternacji, zbombardował molo w Zeebrugge i wysadził desant. Mówią, że był to jeden z wybitnych czynów w historji floty brytyjskiej. Keyes nie zawahał się wówczas poświęcić krążownika „Vindictive", który spełnił doskonale rolę statku blokującego; „Vindictive" został istotnie wystawiony na silny ogień niemiecki, który zniósł dość szczęśliwie, aż do ostatecznego punktu zadania wojennego. Statek rozłożył się między molo w Zeebrugge. „Vindictive" zatonął wprawdzie, ale zamknął swym kadłubem wejście statkom niemieckim.

Jeszcze przed objęciem dowództwa portu w Portsmouth, sir Roger Keyes był w ciągu trzech lat — od roku 1926 do roku 1929, dowódcą głównym Floty Śródziemnomorskiej.

Żegnając się z towarzyszami służby, stosunkowo młody jeszcze i pełen sił, emeryt admiralski oświadczył, że ma całkowitą wiarę w najwyższe wartości bojowe marynarki angielskiej i jej zdolność w ogólnem zadaniu sił zbrojnych Imperjum. Karjerze marynarskiej poświęcili się również dwaj synowie sir Keyesa.

Ćwiczenia artyleryjskie floty niemieckiej

W zatoce Kilońskiej odbywają się w bieżącym miesiącu ćwiczenia artyleryjskie niemieckiej floty wojennej z zastosowaniem ostrej amunicji pełnego kalibru.

Dotychczas przeprowadzone były strzelania wstępne nabojami o zmniejszonym kalibrze. Jako cel, podczas właściwych ćwiczeń, prowadzonych w dzień i w nocy, służy m. in. dawny okręt linjowy „Zähringen".

W ćwiczeniach bierze udział szereg łodzi torpedowych, kilka krążowników m. in. „Królewiec" i „Kolonja", oraz okręty linjowe „Schleswig-Holsztyn" i „Hannover". Strzelanie odbywa się w warunkach możliwie zbliżonych do normalnej walki.

Oprócz ćwiczeń artyleryjskich, prowadzone są ćwiczenia pomiarowe i obserwacyjne. W czasie strzelań nocnych szerokie zastosowanie znajdują granaty świetlne oraz zasłony ze sztucznej mgły. Równocześnie dokonywane są różne manewry taktyczne poszczególnych jednostek i grup morskich.

Z pokładu okrętu dowództwa ćwiczeniom przypatrują się liczni przedstawiciele prasy niemieckiej. Ćwiczeniami kieruje szef marynarki wiceadmirał Oldekop.

Miła wizyta

W ub. miesiącu zawinął do Gdyni jacht fiński „Tarpan II" nylandzkiego jachtklubu w Helsingforsie.

Załogę jachtu stanowiło 5 osób, 4 mężczyzn i 1 kobieta.

Wakacje na traulerze

P. John Arnott, członek Izby Gmin klubu Labour Party, reprezentujący rybacki okręg wyborczy w Hull, spędził w tym roku ferje letnie na traulerze.

Zaznaczyć należy, że p. Arnott nie jest z zawodu marynarzem, ani rybakiem, odkąd jednak został deputowanym z okręgu rybackiego, uważa słusznie za swój obowiązek poznać praktycznie potrzeby i bolączki swych mandatarjuszy.

P. Arnott odbył na traulerze daleką drogę po Atlantyku północnym, aż do Islandji. Po powrocie do Hull, oświadczył dziennikarzom, że poznanie życia morskiego, potrzeb i warunków, w których rozwija się handel i przemysł rybacki ,ułatwi mu obronę interesów swych mocodawców w parlamencie.

MIASTO Z POCZTÓWKI (Korespondencja „Polsk. Fl. Nar.")



Bulwar portowy w Tulonie

Tulon, w sierpniu.

Gdy w szary mglisty dzień warszawskiego lata znajdujemy w skrzynce do listów bajecznie kolorową pocztówkę z słonecznego południa, przyglądamy się lazurowi wymalowanego morza, błękitowi nieba, wzruszamy ramionami i mówimy z uśmiechem: „To już przesada... To zbyt piękne!"

Takie same uczucie ogarnia nas gdy znajdziemy się nagle w porcie w Tulonie, na bulwarze nadbrzeżnym, słonecznym Quai Kronsztadt.

O oślepiające białe w słońcu południowem obmurowanie bulwaru uderzają fale morza śmiesznie, aż do przesady lazurowego: wielkie dalekie niebo, które od miesięcy nie splamiło się chmurką, roztacza nad wodą swą niepokalaną kopułą; a na bulwarze?

Pod chłodnemi markizami kawiarni portowych, w Café de la Marine, w Café de la Rade i kilku mniejszych oficerowie marynarki w białych płóciennych mundurach, lekarze okrętowi, przeważnie o majestatycznych brodach, ciągną przez słomki chłodzące, lub zgoła rozgrzewające napoje.

Przed kawiarniami spacerują marynarze francuscy, w swych czapeczkach z czerwonemi pomponami i czyściutkich mundurkach robiący wrażenie mechanicznych nakręcanych zabawek.

Chodzą przeważnie gromadami, kołysząc się nieco na niepewnych, w ciągu długich miesięcy przyzwyczajonych do okrętowego pokładu, nogach i zatrzymują się co chwila.

Bo na Quai Kronsztadt jest na co popatrzeć. Przecież to z myślą o nich, o marynarzach, powracających z dalekich mórz urządzano te wszystkie sklepy nad portem.



Zaułek

A więc, bazary, gdzie za tanie pieniądze można dostać wszelkiego rodzaju upominki dla tych, których pozostawili w domu: bransolety i naszyjniki, zegarki damskie i budziki, figurki najrozmaitsze, wszystko co brzęczy, świeci i pociąga oczy barwami.

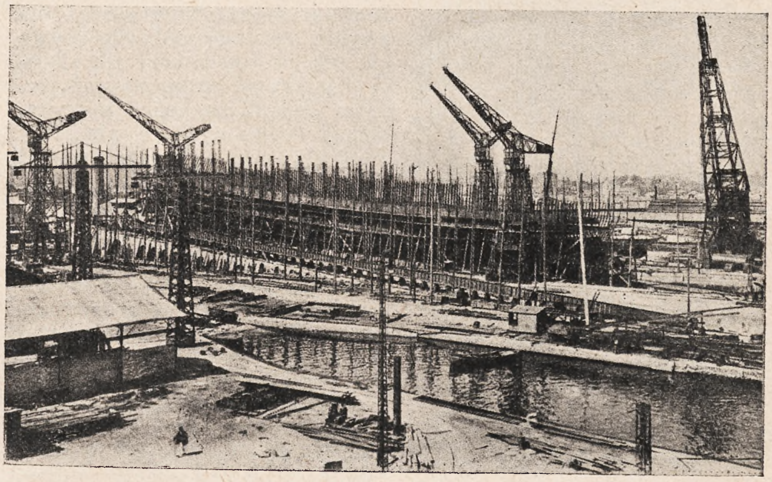
A dalej, zakłady fotograficzne. Jeden koło drugiego. Dla wszystkich starczy klijeteli. Bo marynarz, powracający z dalekiego morza, lubi się fotografować, czy to z przygodną przyjaciółką, kilkudniową towarzyszką tulońską, czy też właśnie sam, by przesłać fotografję ukochanej dalekiej z otoczonym wieńcem kwiatów napisem: „Pour celle que j'aime" (dla tej, którą kocham...).

W wiodących do słonecznego kolorowego portu tulońskiego wąskich uliczkach czai się mrok.

W starych odrapanych domach, przed któremi, jak zwycięskie sztandary powiewają kolorowe płachty suszącej się na sznurkach bielizny, obok przepastnych sieni, gnieżdżą się bary portowe.

Tu, za grzechocącą zasłoną z paciorków, oddzielającą wnętrze od ulicy przy długich stołach zasiadają czarni Senegalczycy w czerwonych fezach, o grubych wargach i smutnych oczach dręczonych zwierząt; młodziutcy marynarze, zmożeni trunkiem i snem składają na stołach, oparte o splecione dłonie głowy w swych czapeczkach z pomponami, a za olbrzymim metalowym bufetem — „zinkiem" tłusta mulatka gospodaruje wśród baterji butelek. Kiedyś, przed laty była smukła i piękna i stanowiła jedną z owej armji portowych dziewcząt, o których nieprzyzwoita piosenka tulońska mówi, że chodzą:

„De boulevard de Sole



Fragment domów tulońskich

Au boulevard Vauban"...

Ale u wylotu każdej z owych mrocznych wąskich uliczek, łączących Quai Kronsztadt z centrum miasta, z główną jego arterją, Boulevard Strassbourg, pełno sklepów kawiarni, kin i teatrzyków, przebłyskuje nieprawdopodobny lazur morza, tak jaskrawy, że aż śmieszny.

O kilka metrów od brzegu stoją nieruchomo, groźnie olbrzymie popielate kadłuby krążowników francuskiej marynarki wojennej.

Zrodzone w pobliskich dokach „Chantiers de la Seyne" stoją cicho na straży Tulonu, na straży Francji.

I przybysz z dalekiej północy, unosząc pod powiekami bajecznie kolorowy obraz tego słonecznego portu, uśmiecha się i myśli: „To już przesada... to zbyt piękne... To miasto jest, jak z pocztówki."... *Kar. Beyl.*

16 MARCA 1927 R. NA REDZIE HELSINGFORSKIEJ [1)]

(Wspomnienia)

W ostatnich dniach pierwszej połowy marca 1917 r. w kołach oficerskich rosyjskiej floty bałtyckiej odczuwało się ukryte zaniepokojenie. Jakkolwiek dowództwo sił morskich dokładało starań, by echa wypadków petersburskich nie dochodziły do załóg, wiadomości o wrzeniu w stolicy i niezadowoleniu wszystkich sfer rosyjskiego społeczeństwa z istniejącego stanu rzeczy rozchodziły się szeroko. Listy z Petersburga poddawano ścisłej cenzurze, lecz przyjezdni przywozili ostatnie nowości. Jak zwykle w takich wypadkach, wiadomości przychodziły niewiadomo jakiemi drogami.

Już od chwili zabójstwa Rasputina nastrój był podniecony. Nie ukrywane niezadowolenie nawet wyższych wojskowych sfer z naczelnego dowództwa i rządu udzielało się całemu korpusowi oficerskiemu. Między oficerami często dawały się słyszeć zdania, za wygłaszanie których można było oczekiwać oddania pod sąd. Jakieś zmiany i wypadki wisiały w powietrzu.

Pewnego dnia, mniej więcej dwa tygodnie przed wybuchem rewolucji, kiedy stałem na wachcie na okręcie linjowym „Gangut", przyszedł do mnie kapitan Chreptowicz i z trwogą opowiadał, że w Petersburgu utworzył się w kołach oficerów gwardji spisek, mający na celu zdetronizowanie cesarza Mikołaja i oddanie tronu wielkiemu księciu Michałowi. Kpt. Ch. dodał, że gra jest bardzo niebezpieczna: są zupełnie pewne wiadomości, że partje socjalistyczne przygotowują rewolucję uliczną i zagarnięcie władzy, wojsko zaś jest niepewne.

Wreszcie 16 marca przed południem rozeszły się pogłoski, że monarchja upadła. Rano dowódca sił morskich zebrał admirałów i komendantów okrętów na odprawę. Widziałem, jak komendant „Ganguta" komandor Palecki wrócił ze sztabu sił morskich i wezwał do siebie starszego oficera komandora Pietrowa. Po chwili przyszedł do mnie ordynans i zameldował, że starszy oficer prosi wszystkich oficerów do mesy. W kilka minut mesa była pełna. Starszy oficer krótko zakomunikował, że cesarz abdykował na korzyść wielkiego księcia Michała, że Dowódca Sił Morza Bałtyckiego admirał Nepenin depeszował do przewodniczącego Dumy Państwowej, że staje z flotą do dyspozycji Dumy. Dalszy bieg spraw będzie podany do wiadomości oficerów, tymczasem rozkazano zachować spokój i baczyć na załogi.

Między oficerami nastrój stał się poważny i wyczekujący; na temat odprawy w mesie nie rozmawiano. Po południu przyszedł do mojej kabiny porucznik Krawz-Tarnawski, Rosjanin, szczery przyjaciel Polaków, i winszował mi lepszej przyszłości dla spraw Polski. Snuł fantazje o przyszłym związku państw słowiańskich ze wspólną związkową armją i flotą, pod hegemonją Rosji. Sprostowałem niektóre jego pojęcia o Polakach i wyjaśniłem mu, że Polska nie zgodzi się na rolę podrzędną wyznaczoną Jej przez rosyjskich panslawistów, czego dowodem są powstania pod hasłem całkowitej niepodległości, a dążenia te w dobie obecnej są jeszcze bardziej ożywione przez wypadki polityczne, które zaszły w czasie wojny.

O godzinie 4-ej rozpocząłem wyznaczoną mi wachtę na pokładzie. Ruch na redzie był większy, niż zwykle, lecz nic nadzwyczajnego nie rzucało się w oczy. Na okręcie nastrój był podniecony: marynarze zbierali się grupami po kątach i dyskutowali, a niektórzy zwracali się do oficerów, naogół bardzo powściągliwych w wygłaszaniu zdań, z prośbą o wyjaśnienie znaczenia zaszłych wypadków i przyszłego ustroju Rosji.

Na pokładzie też poczęły ukazywać się podniecone grupki marynarzy, lecz wkrótce pokład wyludnił się: wszyscy ściągnęli na dół. Przechodząc po pokładzie koło luków, słyszałem głośne i namiętne rozmowy — na okręcie wrzało, jak w ulu. W pewnej chwili przybiegł do mnie wachtowy podoficer i zameldował, że starszy oficer rozkazał zamknąć luki i nikogo nie wypuszczać na pokład. „Zaczyna pachnieć buntem" — pomyślałem. W kilka minut później przyszedł na wachtę starszy oficer i potwierdził rozkaz, przyczem dodał, że na bezwzględne posłuszeństwo już liczyć nie można, naogół jednak zachowanie się załogi względem oficerów jest nienaganne, lecz wobec agitacji czynników rewolucyjnych można oczekiwać ekscesów.

O zmroku spostrzegłem, że na stojących przed nami okrętach „Imperator Paweł" i „Andrej Pierwozwannyj" podniesiono na szczytach masztów czerwone ognie. „Zaczyna się" — pomyślałem. Za chwilę wszystkie sąsiednie okręty podniosły takie same ognie. Na „Gangutie" sygnaliści zrobili to samo, nawet mi o tem nie meldując.

Zciemniało się coraz bardziej. W pewnej chwili usłyszałem jakieś jakby pluskanie o pancerz baszty. Byłem tem trochę zdziwiony, ponieważ oprócz mnie i podoficera wachtowego nikogo w pobliżu rufowej baszty nie było. Obejrzałem się dokoła, szukając wachtowego podoficera — podbiegł do mnie z ostrzeżeniem: „Panie poruczniku, na okręcie „Andrej Pierwozwannyj" strzelają z karabinów, niech się pan schowa za basztę lub do wieży bojowej". Rzeczywiście, w tej samej chwili usłyszałem słabe odgłosy wystrzałów karabinowych. Po kilku minutach wystrzały ucichły. Wyszedłem na mostek kapitański i rozejrzałem się po redzie: napozór panował spokój, lecz oczywiście z wyglądu okrętów nie można było wywnioskować, co się dzieje wewnątrz tych żelaznych pudel.

Podszedł do mnie nieśmiało dyżurny sygnalista i począł coś bełkotać, czego nie zrozumiałem. Kazałem mu iść za mną do wieży bojowej, by przy świetle widzieć jego twarz, gdyż wyczuwałem, że jest mu jakoś niedobrze. Sygnalista był blady, wytrzeszczał wystraszone oczy, wreszcie wyjąkał, że odebrał z okrętu „Andrej Pier-



W szyku bojowym

wozwannyj" sygnał, i podał mi tabliczkę szyfrową, na której notuje się sygnały. Przeczytałem: „U nas dużo krwi. Co u was?" Posłałem tabliczkę starszemu oficerowi, a sygnaliście kazałem odpowiedzieć: „U nas spokojnie".

O godz. 8 miała się odbyć według rozkładu zmiana oficera wachtowego. Nikt jednak nie przyszedł mnie zmienić: porucznik Łagodowski, który miał wyznaczoną wachtę między 8 a 12, nie wrócił z lądu. Nie zapomniał o mnie mój ordynans i przyszmuglował mi (na wachcie jeść nie wolno) pieczyste i deser. Po kolacji zapisałem do dziennika wachtowego obserwacje meteorologiczne i wypadki — podniesienie czerwonych ogni na szczytach masztów, strzelaninę na okręcie „Andrej Pierwozwannyj" i otrzymany sygnał. Nie posłałem meldunku do starszego oficera o braku zmiany i rozpocząłem nową wachtę.

Nic nie wiedziałem, co się dzieje pod pokładem. Nie przypominam sobie dokładnie — zdaje się, około godziny 9 — otrzymałem rozkaz otwarcia luków. Na pokład wysypali się marynarze, lecz zachowywali się nie prowokująco, chociaż szumnie. Przyszedł do mnie porucznik Krawz-Tarnawski, i opowiedział, że wkrótce po wieczorowym posiłku (po godz. 6-ej), na przechodzącego koło baterji 120 m/m dział starszego minera napadł jeden z marynarzy, uzbrojony w sztylet. Chciał uderzyć nim starszego minera w plecy, lecz inni marynarze w porę złapali zamachowca za ręce i odebrali mu broń. Nazwisko zamachowca nie jest znane, rozkazu o przeprowadzenie dochodzenia nie było.

Wyszedł na chwilę na pokład starszy artylerzysta i opowiedział mi, że w pewnym momencie rozeszła się pod pokładem między marynarzami pogłoska, że nacjonaliści finlandzcy powstali przeciw Rosji i wyrzynają znajdujących się w mieście marynarzy i żołnierzy. Pogłoska ta o tyle miała cechy prawdopodobieństwa, że już w ubiegłych miesiącach zimowych zdarzały się wypadki zbrojnej napaści i ostrzeliwania z za węgla marynarzy i oficerów przez nieznanych osobników. Śledztwo wykryło poszlaki inspirowania tych zamachów przez szpiegów niemieckich. W podnieceniu artylerzyści rzucili się do baszt, przygotowali 12-calowe działa do nabicia i chcieli ostrzeliwać miasto. Można sobie wyobrazić, jak katastrofalne byłyby wyniki ostrzeliwania Helsingforsu 12-calowymi pociskami.

Na szczęście, starszy artylerzysta zdążył w porę wstrzymać te przygotowania, wytłomaczył zdezorjentowanym a mocno zapalnym artylerzystom całą bezsensowność i niebezpieczeństwo ich postępowania. Udało mu się nie dopuścić do nabicia armat i usunąć groźbę nieszczęścia.

Podczas tej rozmowy dobiegły naszych uszu echa oddalonych wystrzałów lekkiej artylerji, jednak już nas to nie zdziwiło: można było oczekiwać wszystkiego. Później wyjaśniło się, że między jednym z dywizjonów starych, słabszych kontrtorpedowców i częścią załogi Sweaborskiej wynikło jakieś nieporozumienie na tle rewolucyjnem i niewiadomo kiedy zaczęła się strzelanina, na szczęście krótkotrwała i bez szkód.

Stopniowo pokład wyludniał się. Była już noc i wielu marynarzy, rozebrawszy koje, poukładało się do snu. Pod pokładem jeszcze pozostawały nieliczne grupy po kilku marynarzy, dyskutujących i spierających się o najbliższą przyszłość Rosji i floty, chociaż nic pewnego o bieżących wypadkach nie wiedzieli i właściwie nic nie rozumieli.

W rozmowie dowiedziałem się, co zaszło pod pokładem w czasie mojej wachty. Około godz. 6-ej, w czasie wieczorowego posiłku, powstało między załogą podniecenie, potęgujące się coraz więcej. Nikt dobrze nie wiedział, co się dzieje i co za chwilę może nastąpić. Silne zdenerwowanie ogarnęło całą załogę. Kilku marynarzy z kompanij maszynowych próbowało podnieść bunt przeciwko oficerom, namawiając do gwałtu nad oficerami i morderstw, jednak większość załogi nie dała się wciągnąć w te zbrodnicze plany i zapowiedziała, że nie będzie tolerowała zamachów. Napad na starszego minera był dziełem jednego z takich łaknących krwi agitatorów. Na sąsiednim okręcie „Andrej Pierwozwannyj" i na innych okrętach doszło do mordowania oficerów.

O północy zmiana wachty odbyła się normalnie. Zeszedłem do mesy napić się herbaty, gdzie zastałem tylko dwóch oficerów, którzy dopiero co wrócili z lądu. Inni oficerowie rozeszli się wobec rozkazu udania się do swoich kabin. Rozkaz zalecał spać w ubraniu, kabiny na noc zamknąć i mieć przy sobie nabitą broń wobec możliwych usiłowań gwałtów nad oficerami.

Jeden z obecnych, por. Szulakowski, tego wieczoru wrócił z Petersburga i opowiedział, jak sprawy przedstawiają się w stolicy. Po przyjeździe do Helsingforsu nie mógł początkowo dostać się na okręt, więc poszedł do znajomych dowiedzieć się, co się dzieje w mieście. Przechodząc koło szpitala morskiego, ujrzał przed wejściem kilku sanitarjuszów w zakrwawionych fartuchach. „Co się stało?" zapytał jednego z nich. „Nic nadzwyczajnego" — brzmiała odpowiedź — „tylko troszkę wasi marynarze oficerów pokrajali".

Rozeszliśmy się do kabin. W szafie miałem karabin — nabiłem go i postawiłem przy koi, na stoliku obok siebie położyłem dwie paczki nabojów karabinowych i nabity rewolwer. Zamknąłem drzwi na klucz i chciałem się już rozbierać, gdy usłyszałem lekkie pukanie do drzwi. Otworzyłem. To stary podoficer — gospodarz mojej 12-calowej baszty przyszedł mnie odwiedzić. Przepraszał, że odważa się przyjść, czekał na mój powrót do kabiny. Zapytałem, o



Ładowanie węgla

co mu chodzi — widziałem, że jest zdenerwowany. „Panie poruczniku“ — zapytał — „co ja mam robić? Ja sam jestem republikaninem, dawno marzyłem o wolności, ale teraz nic nie rozumiem. Co to będzie? Przecież oficerów mordują, co będzie z flotą? I pocо mordować? Co z nami będzie! Ja już nie wiem, czy nie lepiej było zaczekać z rewolucją do końca wojny!“. Uspokoiłem go, jak mogłem, poleciłem trwać przy porządku i dyscyplinie; jutro sytuacja się da opanować i „biezobrazja“ ustaną. Wyszedł trochę bardziej zrównoważony, a ja rzuciłem się w ubraniu na koję, aby choć trochę wyspać się, bo jutrzejszy dzień mógł wymagać jeszcze więcej opanowania i równowagi nerwów. (d. c. n.)

HENRYK BROSZKIEWICZ
kpt. rez. mar. woj.

WZROST ŚWIATOWEJ FLOTY HANDLOWEJ W ROKU 1930-31.

Na podstawie danych ogłoszonych w dziennikach „L'Avenir Belge“ z dn. 29 VII. 1931 r. i „Neptune“ z dnia 26 VII. 1931 r. podajemy poniżej wzrost światowej floty handlowej za czas od czerwca 1930 r. do czerwca 1931 r.

Pod uwagę wzięte są statki morskie oraz jeziorne Ameryki Północnej, wykonane ze stali lub żelaza, o pojemności minimum 100 ton. Na podstawie powyższej klasyfikacji, ilość okrętów na świecie wynosiła w roku sprawozdawczym około 33.000 jednostek (parowców, motorowców, żaglowców i barek).

W dniu 1 czerwca 1931 r. ogólny tonaż floty handlowej morskiej wynosił 70.131.040 ton, z tego 68.722.801 ton parowców i motorowców, oraz 1.408.239 t. żaglowców. W tym samym czasie roku 1930 tonaż światowy wynosił 69.607.644 ton, z czego na parowce i motorowce przypada 68.023.804 ton, reszta t. j. 1.583.840 ton na żaglowce i barki. W ciągu ostatnich 12 miesięcy tonaż parowców zmniejszył się o 639.099 t., żaglowców o 175.601 ton, zwiększył się tonaż motorowców o 1.335.096 ton. W rezultacie zatem wzrost tonażu za rok sprawozdawczy 1930/31 wynosi 523.396 t.

Wzrost ten jest prawie trzykrotnie mniejszy, aniżeli w roku 1929/30, kiedy notowano wzrost tonażu o 1.523.332 ton. Pierwsze miejsce, jak dawniej, tak i obecnie, zarówno pod względem ilości statków, jak i tonażu, zajmuje Wielka Brytanja. W czerwcu r. b. tonaż jej wynosił 20.302.905 (w czerwcu 1930 — 20.438.444 ton), tonaż pozostałych państw, razem wziętych, wynosił w czerwcu 1931 r. 49.828.135 ton (w czerwcu 1930 r. 49.169.200 ton).

Największy przyrost tonażu podczas roku sprawozdawczego wykazują następujące państwa: NORWEGJA — 397.217 t., DOMINJA BRYTYJSKIE — 133.924 t., SZWECJA — 80.730 t., ROSJA SOWIECKA — 71.740 t., JUGOSŁAWIA — 59.125 t., DANJA — 57.251 t.

Z pomiędzy głównych państw, potęg morskich, trzy z nich wykazują zmniejszenie się tonażu.

STANY ZJEDNOCZONE A. P. — 403.625 t., WIELKA BRYTANJA 135.539 t. i JAPONJA — 40.463 t.

Interesującemi są porównania dotyczące ogólnego tonażu parowców i motorowców w 3 okresach czasu, a mianowicie w czerwcu 1897 r. 1914 i 1931. W roku 1897 ogólny tonaż światowy wynosił 18.607.000 t. w 1914 r. — 45.404.000 t., wzrósł zatem w ciągu 17 lat o 26.797.000., czyli około 144 proc.

W roku bieżącym tonaż światowy parowców i motorowców wynosi okrągło 68.723.000 t., a więc jest, w porównaniu z rokiem przedwojennym większy o 23.319.000 t., czyli w przybliżeniu o 51 proc. Zatem w pierwszem siedemnastoleciu zarówno liczbowo, jak i procentowo wzrost tonażu światowego był daleko większy, aniżeli w okresie następnym.

Poruwnywując krótsze okresy czasu np. ostatnie pięciolecie przed wojną t. j. od czerwca r. 1909 — do czerwca 1914 i od czerwca 1926 do czerwca 1931 r. spostrzegamy to samo zjawisko, t. j. daleko szybszy wzrost tonażu w okresie przedwojennym, aniżeli obecnie. W pierwszym wypadku tonaż zwiększył się o 8.931.000 ton, czyli o 24 1/2 proc. w porównaniu z rokiem 1909, w drugim wypadku tylko o 6.051.000 t. t. j. o 9,6 proc. w porównaniu z rokiem 1926. W pierwszym okresie przyrost roczny wynosił niecałe 5 proc., w drugim niecałe 2 proc. W okresie od 1887 do 1914 pierwszeństwo we wzroście floty handlowej posiadały państwa. Anglja — zwiększając w porównaniu z 1897 r. o 8.678.000 t., Niemcy o 3.585.000 Stany Zjednoczone A. P. o 3.182.000 t., Norwegja — o 1.392.000 t. Japonja o 1.304.000 t., Holandja — o 1.131.000 t., Dominja Brytyjskie o 1.046.000 t., i Włochy — o 1.028.000 t.

W okresie od 1914 do 1931 r. największy wzrost floty handlowej wykazują: STANY ZJEDNOCZONE A. P. — 8.328.000 t., JAPONJA — 2.568.000 t., NORWEGJA — 2.105.000, WŁOCHY — 1.844.000, HOLANDJA — 1.639.000 t., FRANCJA — 1.591.000 t., WIELKA BRYTANJA — 1.302.000 t., i DOMINJA BRYTYJSKIE — 1.302.000 t.

Charakterystycznym jest niewielki wzrost floty angielskiej o 7 proc. tylko, podczas gdy innych państw o 83 proc. (w porównaniu ze stanem przedwojennym).

Flota handlowa niemiecka, pomimo, iż wzrosła od r. 1922 do czerwca b. r. o 2.440.000 t., jest niższa o 909.000 t. w porównaniu z rokiem 1914.

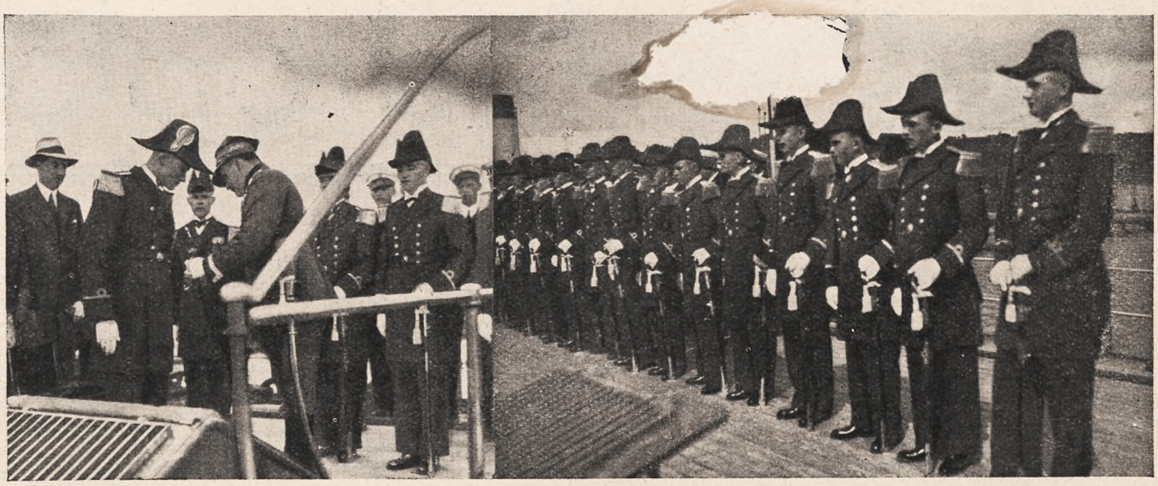
Stan floty handlowej angielskiej maleje nietylko w liczbach absolutnych, ale i jej udział procentowy w stosunku do ogólnej floty światowej.

W r. 1897 angielska flota handlowa stanowiła 65 proc. floty światowej, w r. 1924 już tylko 41,6 proc., a w r. 1931 — tylko 29,4 proc. W innych państwach ten stosunek procentowy w latach 1897, 1914 i 1931 r. wygląda następująco: (przyczem pierwsza liczba odnosi się do r. 1897, druga do 1914 i trzecia do 1931), Stany Zjednoczone A. P. 4 proc. i 4,5 proc., 15,1 proc., Japonja 2,2 proc., 3,8 proc., 6,2 proc., Niemcy 8,3 proc., 11,3 proc., 6,1 proc., Norwegja — 3 proc., 4,3 proc., 5,9 proc., Francja — 5,1 proc., 4,2 proc., 5,1 proc., Włochy — 2,2 proc., 3,1 proc., 4,8 proc., Holandja — 1,8 proc., 3,2 proc. i 4,5 proc.,

Powyższe liczby wykazują, że najbardziej wzrósł stosunek procentowy, w odniesieniu do ogólnej floty handlowej, w Stanach Zjednoczonych A. P., Japonji, Norwegji, Włoszech i Holandji, we Francji utrzymuje się na tym samym poziomie, co w roku 1897, w Niemczech znacznie zmniejszył się, zarówno w porównaniu z rokiem 1897, jak i 1914.

UROCZYSTOŚĆ NA O. R. P. „BAŁTYK“

Promocja piętnastu podchorążych na oficerów marynarki wojennej



Uroczysta chwila wręczenia honorowej szabli prymusowi i front nowomianowanych podporuczników

Z pośród wielu uroczystości, mianowania podchorążych na oficerów, jakie odbyły się we wszystkich szkołach w jedenastą rocznicę „Cudu nad Wisłą“ do najmilszych należy zaliczyć uroczystość promocji nowych podporuczników marynarki.

Niezwykły ten dzień święta żołnierza polskiego, na O. R. P. „Bałtyk“ rozpoczął się podniesieniem bandery i odegraniem hymnu narodowego.

Przybyło tu wiele zaproszonej publiczności, między innemi: wice-minister spraw zagranicznych Beck z małżonką, Wacław Sieroszewski, Wojciech Kossak, dyrektor „Żeglugi Polskiej“ Rumel, szereg wybitnych osobistości z pośród miejscowego społeczeństwa, przedstawiciele władz cywilnych, wojskowych oraz instytucji społecznych.

Następnie przybył dowódca floty wojennej komandor Unrug witany przez marynarzy krótkim sygnałem „baczność“ odegranym przez trębacza. W kilka chwil potem dźwięki hymnu narodowego witają przedstawiciela p. Prezydenta Rzeczypospolitej insp. armji gen. Burcharda-Bukackiego.

Rozpoczyna się msza św., po której Komendant Szkoły Podchor. mar. woj. Komandor por. Korytowski rozdał nowomianowanym dyplomy i w krótkich żołnierskich słowach żegnał podchorążych, którzy następnie zeszli pod pokład okrętu przebrać się i po chwili ukazali się w strojnych mundurach oficerskich.

Generał Burchard-Bukacki w darze od Pana Prezydenta Rzeczypospolitej przypiął prymusowi szkoły, ppor. Adamowi Rychtlowi honorową szablę.

Dowódca floty Kom. Unrug witał młodych kolegów oficerów krótkiem serdecznem przemówieniem.

W odpowiedzi ppor. Rychtel w imieniu czternastu mianowanych kolegów przyrzekł wiernie stać na straży polskiego morza.

Wszyscy obecni na długo zachowali w pamięci tych kilka miłych chwil spędzonych na „Bałtyku“ pośród grona marynarzy, którzy w każdej chwili gotowi są stanąć w obronie naszego wybrzeża i morza. Społeczeństwo zaś winno pamiętać, że nie wystarcza jest mieć dobrych oficerów, ale trzeba im dać okręty, na których będą pełnili straż na Bałtyku. —

s. m.

KOMUNIKACJA ZE ŚWIATEM

Z GDYNI I GDAŃSKA

Do Ameryki Północnej.

Z Gdyni odchodzą statki Polsko-Transatlantyckiego Tow. Okr.

do N.-Yorku i Halifaxu 16.9 S/S Pułaski
„ „ „ „ 21.10 „ Pułaski
„ „ „ „ 23.11 „ Pułaski

Do Ameryki Południowej.

Z Gdyni, Gdańska odchodzą statki Tow. Finland Syd Amerika Lin.

do Rio de Janeiro, Santos i
„ Buenos Aires pocz. września Par. „Mercator“.

Z Gdyni odchodzą statki Tow. Chargeurs Réunis:

do Rio de Janeiro, Santos i
„ Buenos-Aires 5.9 S/S „Krakus“
„ „ „ 26.10 „ „Światowid“
„ „ „ 7.12 „ „Krakus“

Do Anglji

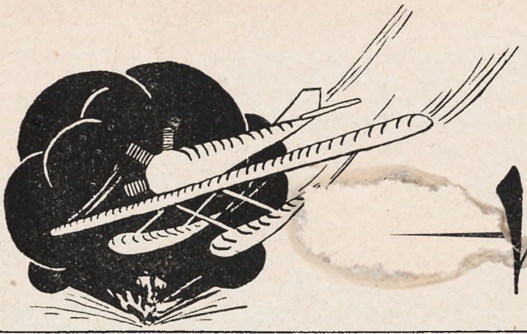
Z Gdyni odchodzą statki Polsko-Brytyjskiego Tow Okr.:

do Londynu 17.9 S/S „Premjer“
„ „ 1.10 „ „
do Hull 3.9 S/S „Rewa“
„ „ 10.9 „ „Łódź“
„ „ 17.9 „ „Rewa“
„ „ 24.9 „ „Łódź“
„ „ 1.10 „ „Rewa“

Do portów Bałtyckich i północnych.

Z Gdyni odchodzą statki P. P. Żegluga Polska.

do Tallina i Helsinki 5.9 S/S „Chorzów“
„ „ „ 12.9 „ „Poseidon“
„ „ „ 19.9 „ „Chorzów“
„ „ „ 26.9 „ „Poseidon“
„ „ „ 3.10 „ „Chorzów“
„ „ „ 10.10 „ „Poseidon“
„ „ „ 17.10 „ „Chorzów“
„ „ „ 25.10 „ „Poseidon“
do Rygi i Lipawy 12.9 S/S „Tczew“
„ „ „ 26.9 „ „
„ „ „ 10.10 „ „
„ „ „ 24.10 „ „



Jan Wielowieyski

Hydroplan

W wielkiej portowej kawiarni, położonej tuż obok bazy hydroplanów, było potwornie nudno. Wpadające przez boczne okno promienie słoneczne kładły się na brudną, matową ścianę, oświetlając stare, popstrzone przez muchy, oleodroki. Puste stoliki stały równemi rzędami, świecąc sakramentalną bielą papierowych serwetek, zwiniętych w metalowych wazonikach o kształcie kielichów.

Dochodziła trzecia.

W gwarnej zazwyczaj sali, pełnej marynarzy i lotników, było teraz pusto i cicho. Nic dziwnego. Ktoby tam chciał siedzieć w takiej mrocznej dziurze w piękne październikowe popołudnie, gdy słońce śmiało się do każdego pieściwie i od morza szedł świeży, orzeźwiający wiew.

W samym końcu sali, pod bufetem, gruby właściciel, ze szramą na prawym policzku, otrzymaną w jakiejś bójce marynarskiej, grał w szachy ze starszym kelnerem, ziewającym co chwila i rzucającym natrętne spojrzenia w stronę okna, gdzie siedział porucznik Carpenter, jedyny o tej porze gość kawiarni.

Porucznik pilot Ralf Carpenter siedział już tak dwie godziny nad niedopitą szklanką grogu, patrząc przez zakurzoną szybę na ciągnący się przed kawiarnią bulwar.

Wzrok młodego oficera błądził bezmyślnie po kamiennej balustradzie, przechodził na dachy widniejących w pobliżu hangarów wodnopłatowców, zatrzymywał się chwilę na kopule latarni wjazdowej do portu, wystrzelającej w niebo z zakrzywionego cypla mola i gubił się wreszcie w bezkresnej dali morza, aby za chwilę znów spocząć na kamiennem obramowaniu bulwaru i zacząć swą wędrówkę poprzez hangary i latarnię na morze.

Już od trzech dni porucznik Carpenter znajdował się w jakimś dziwnym stanie. Z chwilą tylko, gdy dowiedział się, że Niemcy podpisali zawieszenie broni, zmienił się do niepoznania. Inni warjowali wprost z radości, że skończyła się już ta okropna wojna, że wyrwą się nareszcie do domów, tańczyli, śpiewali — on bez słowa zamknął się w swoim pokoju i przesiedział tam w samotności parę godzin. Od tej chwili stał się jakiś dziwny. Próżno koledzy pytali go, co mu się stało, próżno wyciągali go do miasta—porucznik Carpenter szukał widocznie samotności, stronił od towarzystwa kolegów, przesiadując długie godziny w kawiarni lub włócząc się po molo. W końcu dali mu spokój.

— Za parę dni mu to przejdzie — rzucił do kolegów kapitan Stevirth machnąwszy ręką.

Porucznik Carpenter uśmiechnął się blado, gdy usłyszał tę uwagę. Mój Boże! „Przejdzie"... On wiedział najlepiej, że mu to „nie przejdzie", że teraz skończyło się wszystko, co go jeszcze trzymało przy życiu.

Porucznik Carpenter żył od trzech lat tylko wojną i bez niej już teraz nie wyobrażał sobie egzystencji.

Poprzysiągł nieubłaganą, aż do śmierci, walkę z łodziami podwodnemi Niemców i to wypełniało mu życie. Gdy wojna się kończyła, nie było już po co żyć. Tylko nienawiść do podwodnych korsarzy, dzika, żywiołowa nienawiść, spopielająca mózg i serce, wypełniała mu jeszcze szare, jednostajne dnie i bezsenne, nieskończenie długie noce, gdy pozostawał sam na sam ze swemi wspomnieniami.

Nienawidził łodzi podwodnych całem sercem, całą duszą tak jak tylko człowiek nienawidzieć potrafi. — Łódź podwodna bowiem zburzyła jego szczęście.

I to właściwie zdecydowało o jego karjerze lotniczej.

*

* *

Dnia 7 maja 1915 roku porucznik Carpenter stracił swoją narzeczoną Mary Carter, która zginęła na pokładzie „Lusitanji", storpedowanej podstępnie przez Niemców. Mary wracała od swych krewnych z Ameryki do Anglji, gdy nagle wielki nurkowiec niemiecki przeciął jej drogę. Nie danem jej już było ujrzeć swej ziemi ojczystej. Szare fale Atlantyku skryły zazdrośnie młode, różowe ciało.

Porucznik Carpenter, który pełnił wówczas służbę młodszego oficera na krążowniku „Vindictive", nie rozpaczał, nie szalał, nie rwał włosów z głowy, gdy zakomunikowano mu tę tragiczną wieść. Nadspodziewanie spokojnie przyjął wiadomość o śmierci kobiety, którą kochał nad życie, tylko twarz wykrzywił mu bolesny skurcz i jakiś dziwnie tragiczny grymas przywarł do ust.

W dwa dni później zameldował się u dowódcy floty.

— Sir — oświadczył krótko — proszę o przeniesienie mnie do dywizjonu hydroplanów i przydzielenie do szkoły lotniczej. Pragnę zostać pilotem.

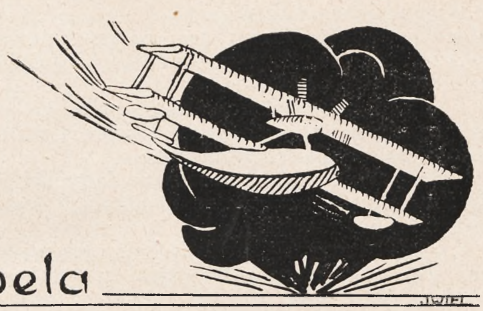
Łagodne, siwe oczy starego admirała spojrzały na niego badawczo, jakby przejrzeć go chciały na wylot. Doświadczonego marynarza nie zdziwiła ta prośba. Wiedział już zresztą o ciosie, który dotknął młodego porucznika, jednego z najlepszych jego oficerów.

Przez chwilę w gabinecie panowała głucha cisza. Porucznik Carpenter zawisł wzrokiem na ustach swego zwierzchnika, oczekując z nich wyroku.

— Well — padło wreszcie krótko — zgadzam się. Jutro zda pan służbę i wyjedzie natychmiast do Baldonnel, gdzie przed tygodniem rozpoczął się nowy kurs. Życzę panu szczęścia...

W pięć miesięcy później porucznik Carpenter przypiął do klapy marynarskiego munduru znaczek pilota i z dyplomem lotniczym w kieszeni zameldował się w dywizjonie hydroplanów w Portsmouth. I tak Ralf Carpenter, porucznik wielkiej floty, zaczął karjerę pilota w 17 eskadrze lotniczej Jego Królewskiej Mości króla Anglji i cesarza Indji.

Gb 2129



nowela

Przydzielone mu hydro ochrzcił imieniem „Mary“ i zaraz kazał wymalować czerwoną farbą nazwę płatowca na burcie .Potem, gdy „Mary“, zniszczona służbą, poszła na szmelc, zastąpiła ją „Mary II“ i wreszcie „Mary III“.

Rozpoczęła się teraz ciężka, jednostajna służba — eskortowanie transportowców, kursujących pomiędzy brzegami Anglji i Francji i monotonne, nieskończenie nudne patrolowanie morza, w poszukiwaniu niemieckich łodzi podwodnych.

Długie godziny, wychylony za burtę płatowca, błądził porucznik Carpenter wzrokiem po morzu, wypatrując pod wodą wrzecionowatego kształtu niemieckiego nurkowca. Napróżno...

Aż wreszcie pewnego czerwcowego popołudnia ujrzał na morzu, niedaleko brzegów Anglji, srebrną bruzdę wodną, żłobioną w równej tafli morza przez wystający w górę peryskop łodzi podwodnej. Nareszcie!

Z ust młodego lotnika wyrwał się okrzyk radości:

— Jest, jest łódź podwodna... O, Boże!...

Widział ją z góry, jak na dłoni. Szare, wielkie jej cielsko odbijało wyraźnie od żółtego, piaszczystego dna.

Łódź płynęła spokojnie, tuż pod powierzchnią morza, nie przeczuwając niebezpieczeństwa.

Hydroplan zniżył lot i zataczał, w nasyconem słońcem, powietrzu małe wiraże, niemal krążąc w miejscu, zupełnie jak albatros, zanim rzuci się na upatrzoną zdobycz.

Pilot ocenił na oko szybkość i wysokość i wykonał w pamięci obliczenia.

Potem skierował samolot wprost na łódź.

Już!

Ręka spokojnie, powoli nacisnęła dźwignię i czarna, pękata bomba, ześlizgnęła się bezszelestnie w dół. Pacnęła głośno o powierzchnię wody, nieopodal łodzi, i zanurzyła się szybko a w chwilę potem, dosięgłszy dna, strzeliła w niebo wysoką fontanną, wyrzucając na kilka metrów w górę zmierzwiony bukiet piany.

— Chybiłem — zawołał pilot z rozpaczą w głosie.

Łódź, zaskoczona atakiem, zanurzyła się jak mogła najgłębiej i szła teraz pełnym biegiem, zygzakiem, szorując niemal kilem po piaszczystem dnie. Morze w tem miejscu nie było głębokie, to też pilot nie stracił jej ani na chwilę z oczu.

— Tym razem muszę ją trafić — pomyślał — za Mary...

Już!

Druga bomba oderwała się od kadłuba płatowca i spłynęła w dół w ślad za pierwszą.

I znów wysoki słup wody wytrysnął w górę ku niebu. Gdy opadł i powierzchnia morza wygładziła się, oficer spostrzegł w szarym kadłubie łodzi czarną wyrwę.

— Trafiłem!... — szepnął uradowany — To za ciebie Mary...

Łódź gwałtownie szła teraz do góry, chcąc jaknajprędzej wynurzyć się na powierzchnię. Hydroplan krążył nad nią jak mewa, czekając na łup. I znów, gdy wślad za peryskopem z fal wynurzył się kijosk i stalowy pancerz kadłuba, z wysokości kilku zaledwie metrów poszybowała w dół trzecia pękata bomba. Głośny wybuch targnął powietrzem i kłęby gęstego, białego dymu przesłoniły na chwilę widok.

Łódź chybotała się jeszcze chwilę na falach, jakby chcąc złapać równowagę, potem stanęła dęba i poszła pod wodę rufą w dół. Tylko na powierzchni wrzała jeszcze przez moment kipiel, w której tańczyły obłędnie srebrne bańki powietrza.

Porucznik Carpenter odniósł pierwsze zwycięstwo.

Potem, zniszczone jego bombami, legły na podwodnych cmentarzyskach dwie nowe łodzie zamykając w stalowych grobach niemieckich korsarzy. Dwa te zwycięstwa przeplatane były rajdami na Zeebrugge i Ostendę i bombardowaniem torpedowców niemieckich.

Na piersiach młodego oficera zawisły trzy krzyże wojenne. Porucznik pilot Ralf Carpenter stał się slawny w całej wielkiej flocie.

Ale sława nie dawała mu zadowolenia, zemsta nie przynosiła ulgi. Gdziekolwiek się ruszył, w którą stronę zwrócił, zewsząd patrzały na niego wielkie, błękitne oczy, otoczone czarnemi rzęsami—oczy Mary Carter.

*

* *

Zegar wybił godzinę trzecią, gdy w tem w senną ciszę popołudnia wdarł się przeraźliwy gwizd syreny portowej, a zaraz za nim drugi, trzeci. Odpowiedziało im przeciągle wycie syren torpedowców, stojących na redzie, i wibrujący gwizd sygnału alarmowego z aeroportu.

Porucznik Carpenter zerwał się od stolika.

Co to? Czy śni? Tam, w porcie, syreny głosiły najwyraźniej alarm bojowy. Teraz, w trzy dni po podpisaniu zawieszenia broni? Coś się dzieje niepojętego. Ale nie myli się, to alarm bojowy. Mój Boże, naprawdę alarm bojowy! Przed oknami kawiarni przebiegło kilku marynarzy, spieszących do portu. Więc to nie zwid, nie halucynacja...

Nawpół przytomny porucznik Carpenter wypada na bulwar i biegnie do aeroportu.

Po drodze, tuż koło hangarów spotyka mata werkmistrza, biegnącego z przeciwnej strony.

— Hej Harwik, co to znaczy? Co się tu dzieje? — pyta gorączkowo.

— Alarm bojowy, sir — odpowiada podoficer— Podobno łódź podwodna zatopiła „Parabolę“...

Gdyby piorun strzelił teraz nagle obok niego, porucznik Carpenter nie byłby tak oszołomiony. Jednym skokiem dopadł werkmistrza i schwycił go za ramię, tak silnie, że aż mu żyły wystąpiły na skronie.

— Oszalałeś?... Łódź podwodna?... Teraz, po zawieszeniu broni... — wyrzucił jednym tchem ze ściśniętej krtani.

Marynarz cofnął się przestraszony.

— Yes, sir... mówiono w hangarze, że niemiecka łódź podwodna storpedowała „Parabolę“, która wypłynęła przed trzema godzinami do Ameryki. Słyszałem, jak mówił to pan kapitan Stevirth, który kazał na gwałt szykować aparaty...

Oficer oprzytomniał. Boże, więc to prawda. Więc jeszcze jest sposobność stoczenia walki, więc jeszcze nie wszystko skończone!

Szybkim krokiem ruszył w kierunku wejścia do hangaru, pozostawiając osłupiałego marynarza, który nic nie rozumiał.

Przy bocznych drzwiach hali płatowców spotkał Stevirtha, który opowiedział mu wszystko dokładnie. Tak, mat Harwik mówił prawdę. Przed paru minutami niemiecka łódź podwodna storpedowała „Parabolę“.

Radjostacja portowa schwyciła najwyraźniej sygnał S. O. S. Rozmowa trwała wszystkiego minutę. Radjotelegrafista zdołał tylko pochwycić wieść, że okręt tonie gwałtownie, otrzymawszy z łodzi podwodnej torpedę w lewą burtę, poniżej watterlinji.

Radjotelegrafista chciał się dowiedzieć czegoś więcej, ale próżno słał w przestrzeń sygnał wywoławczy „Paraboli“. Okręt już nie odpowiadał — widocznie woda wdarła się do wnętrza i zatopiła prądnicę.

Wieść o nowej zbrodni nurkowca niemieckiego, popełnionej już po zawieszeniu broni, postawiła wszystkich na nogi.

Hydroplany i lekkie torpedowce, które przybyły przed godziną z Plymouth i stały jeszcze pod parą, otrzymały rozkaz, natychmiastowego wytropienia łodzi i zniszczenia jej za wszelką cenę. Rzecz zrozumiała — Anglja nie mogła puścić płazem tej zbrodni. Należało ukarać za wszelką cenę i to natychmiast. Wymagał tego prestige wielkiej floty — królowej mórz.

— Kazałem przygotować twoją „Mary“ — dodał na zakończenie Stevirth — przypuszczam, że polecisz z ochotą... Rozerwiesz się może trochę...

— Ja myślę... — odparł Carpenter — Dziękuję ci bardzo za pamięć — dorzucił znikając w drzwiach hangaru.

* * *

W mrocznem wnętrzu, przepojonem zapachem benzyny i smarów, drzemało kilkanaście płatowców, wspartych na drewnianych wózkach. Mechanicy gorączkowo szykowali maszyny do lotu. Dziesięć minut zaledwie upłynęło od chwili, gdy w dywizjonie zabrzmiał sygnał: „Alarm bojowy“, a płatowce były już niemal gotowe. Marynarze ładowali pośpiesznie ostatnie bomby. Zaczynały grać motory.

Porucznik Carpenter zbliżył się do swej maszyny.

Wielkie, pościgowe hydro kiwało się sennie na drewnianym pomoście, poruszone przez kręcących się wokół mechaników. Na pociągniętym świeżo srebrną farbą kadłubie widniał czerwony napis: „Mary III“, a dalej numer porządkowy Gb 2.129.

Oficer spojrzał na zegarek. Wskazywał dziesięć minut po trzeciej.

— Bosmanie Finch, ile czasu to jeszcze będzie trwało? — zwrócił się do dyżurnego werkmistrza, który siedział w kabinie płatowca — Grzebiecie się dziś nieprawdopodobnie długo. Inne maszyny są już gotowe.

Rzeczywiście w dwu sąsiednich hydroplanach, które ostrożnie spuszczano na wodę, siedzieli już piloci.

— W tej chwili kończymy, sir — odparł werkmistrz — w ostatnim momencie zaoliwiła się świeca i trzeba było ją zmieniać.

— Można to chyba zrobić prędzej, wiecie, że każda chwila jest droga. Dosyć już, dosyć, ja sam sprawdzę motor... — niecierpliwił się pilot.

Mechanicy, skończywszy zakręcanie śrób, zeskoczyli z płatowca.

— Można lecieć, sir — zwrócił się bosman do oficera gramoląc się z siedzenia.

Porucznik Carpenter wdrapał się na kadłub i usadowił wygodnie za sterami. Był już teraz spokojny, jak zawsze kiedy siadał do maszyny.

— Spuszczać na wodę! — padł rozkaz.

Bosman stanął przy tablicy rozdzielczej i przesunął dźwignię. Gruby bęben, na który nawinięta była lina, przytrzymująca samolot, zaczął obracać się wolno. Wózek, wraz ze spoczywającym na nim samolotem, drgnął i toczyć się począł równo po śliskiej nawierzchni szyn, schodzących pochyło wprost do morza, poczem zanurzył się bezszelestnie w wodzie. Pływaki samolotu dotknęły powierzchni morza i wielkie hydro kołysać się zaczęło niezgrabnie na falach, jak postrzelona mewa, która, trafiona śmiertelnie w locie, z rozpostartemi skrzydłami opada na morze.

Pilot nacisnął rozrusznik. Raz... drugi, ozwało się gniewne burknięcie i śmigło, wychyliwszy się ze swego nieruchomego położenia, zawahało się kalkakrotnie w obie strony, a potem w obłędnym wirze mieść poczęło pod płatowiec bryzgi i pył wodny. Liny, trzymające płatowiec, napięły się jak cięciwy.

Oficer spojrzał w prawo. Z boku startowały już dwa pozostałe hydroplany, zostawiając za sobą po parze wyraźnych srebrnych bruzd, żłobionych pływakami w równej, gładkiej tafli basenu i biały obłok pyłu wodnego za ogonem, mieniący się po brzegach delikatnemi barwami tęczy.

Porucznik Carpenter podniósł dłoń do góry, dając sygnał do startu. Bosman schylił się i odczepił liny, przytrzymujące hydro. „Mary III“, zwolniona z uwięzi, zaczęła dryfować ku brzegowi, ale zaraz silnik zagrał pełnym głosem i szarpnął maszynę wprzód. Płatowiec pochylił się nieco i ruszył w bryzgach wody pełnym gazem wprost przed siebie w kierunku otwartego morza. Po chwili rozkrzyżowana jego sylwetka balansowała nad portem.

Pilot spojrzał na zegarek — było piętnaście minut po trzeciej.

— Czternaście minut od chwili alarmu bojowego, to niezły czas, jak na niespodziewającą się niczego eskadrę — pomyślał z zadowoleniem — przecież to już właściwie po wojnie...

Wychylił się za burtę i spojrzał w dół. Pod nim z tyłu słało się szarą plamą miasto i zabudowania portowe. Z boku, przy latarni wjazdowej do portu, widać było dymy torpedowców, wychodzących w morze. Szykiem torowym, jeden za drugim, szły smigłe okręty, wlokąc za sobą pióropusze dymów. Nad niemi w jasnem, przezroczystem powietrzu leciały dwa hydroplany, bliźniaczo podobne do „Mary III“. Wszystko to dążyło pełną parą w kierunku miejsca, gdzie przed kwadransem popełniono na morzu jeszcze jedną zbrodnię, w których tyle obfitowała wielka wojna.

* * *

Porucznik Carpanter rozsiadł się wygodnie w fotelu i utkwił wzrok w busoli. Narazie pozostawało tylko utrzymanie płatowca w kursie. Od miejsca tragedji dzieliła go mniej więcej godzina drogi.

Spojrzał na mapę. Tak jest, obliczył dobrze, nie mógł się pomylić. „Parabola“ zatonęła o 187 kilometrów od brzegów Anglji. Szybkość własna płatowca przy pełnem obciążeniu wynosi około 160 kilometrów na godzinę, wiatr ma wschodni, wie-

jący wprost w ogon z szybkością dwudziestu trzech kilometrów, razem sto osiemdziesiąt trzy kilometry na godzinę. Zgadza się; powinien być na miejscu za sześćdziesiąt mniej więcej minut.

Byle tylko trafić na ślad łodzi. Godzina czasu to dwanaście mil w którąkolwiek stronę. Przecież chyba Niemcy nie będą tacy głupi, żeby czekać na miejscu, aż zaalarmowane radjem nadlecą hydroplany, a wślad za niemi nadpłyną torpedowce i traulery. Chociaż kto ich wie? Porucznik Carpenter ma nadzwyczajne szczęście, może i tym razem nie opuści go ono.

— Oh, żeby ich dostać w swoje ręce, o Boże!... — westchnął pilot i przesunął manetkę na pełny gaz.

Torpedowce zostały teraz daleko w tyle. Motor pracował równo, jak zegarek.

Młody oficer wczepił się znów wzrokiem w kompas. „Mary III" leciała prosto według wytkniętego kursu na zachód.

* * *

Porucznik Carpenter spojrzał na zegarek. Trzy minuty po czwartej. Za parę chwil powinien znaleźć się nad miejscem, gdzie przed godziną zatonęła „Parabola".

Teraz uwaga! Lada chwila może dostrzec na gładkiej powierzchni morza srebrny ślad peryskopu, znaczący drogę podwodnego korsarza. Nawet napewno powinien go spotkać. Niewątpliwie „Parabola" zasygnalizowała łodzi niemieckiej o zawieszeniu broni, więc korsarze, spodziewając się pościgu, będą usiłowali dostać się jaknajprędzej do portu macierzystego. Będą napewno próbowali prześlizgnąć się przez kanał La Manche, przypuszczając, że obecnie, po zawieszeniu broni, czujność sprzymierzonych osłabła.

Pilot utkwił teraz wzrok w morze, wpatrując się w pomarszczoną taflę wodną. Robił to raczej z przyzwyczajenia. Szaleństwem przecież jest szukać na tej pustyni wodnej małego stateczku, skrytego w dodatku całkowicie w falach.

Ale porucznik Carpenter liczy na swoje szczęście, które nie opuszczało go dotychczas.

Minuty mijają powoli jedna za drugą, odmierzane nieskończenie wolno czarną wskazówką na cyferblacie, wmontowanym w tablicę zegarów tuż przed siedzeniem pilota.

Oficer błądził wzrokiem po morzu.

Baczność!

Tam na lewo z przodu widać na wodzie jakąś srebrną smugę.

— Łódź, łódź podwodna — wyrywa mu się radosny okrzyk.

Ster na lewą burtę. W wychylone nagle lotki uderzają masy gęstego, niemal namacalnego powietrza, mieciongo śmigłem pod skrzydła. Samolot skręca posłusznie w stromym wirażu, kładąc się niemal pionowo na skrzydło, i pędzi wprzód całą siłą swych dwustudwudziestu koni.

Niema już wątpliwości. To łódź. Widać dokładnie wrzecionowaty jej kadłub, sunący bezszelestnie pod wodą i prujący, wysuniętą igłą peryskopu, powierzchnię morza.

Porucznik Carpenter czuje jak serce wali mu pod obcisłym kombinezonem, mało nie rozsadzi piersi. A więc szczęście nie opuściło go i tym razem. Ta łódź jest już jego. Nic jej nie uratuje. Morze nie jest w tem miejscu o tyle głębokie, żeby podwodny korsarz mógł przez zanurzenie ujść jego pociskom.

Niemcy płyną spokojnie, nie przeczuwając, że śmierć krąży nad niemi, jak mewa.

Pilot ściąga ster i „Mary III" schodzi ostrem piqué w dół niemal tuż nad powierzchnią morza. Łódź widać jak na dłoni przed maską silnika.

Już!

Ręka nerwowo naciska dźwignię. Zwolniona z uchwytów bomba oddziela się od płatowca i leci bezwładnie w dół.

Plask!.

Pilot ogląda się za siebie. W krótkim mgnieniu oka widzi olbrzymi słup wody wiszący w powietrzu, potem stery zasłaniają mu widok.

— Trafiłem — stwierdza zadowolony.

Samolot zawraca i znów ma łódź przed sobą. Niema wątpliwości, że podwodny korsarz jest trafiony. Wynurza się teraz gwałtownie. Już wieżyczka sterczy nad falami, w ślad za nią ukazuje się pokład.

Przez otwarty luk wysypują się kanonierzy i stają przy działach. W chwilę potem powietrzem wstrząsa pierwszy huk. Szybkostrzelne działo zenitowe Niemców przemówiło, posyłając pocisk w kierunku szybującego nad łodzią hydroplanu. Równocześnie zagdakały miarowo karabiny maszynowe, starając się schwycić na cel rozkrzyżowaną sylwetkę płatowca.

Tra, ta, ta, ta... ta... ta... — słychać wyraźnie ich miarowy klekot.

Widocznie Niemcy nie są ranieni śmiertelnie i drogo postanowili sprzedać swoje życie.

— Tem lepiej — myśli porucznik Carpenter — jak walka, to walka, będzie ciekawsze...

Kanonierzy niemieccy strzelają dość celnie. Na chwilę nawet zdołali zaczepić wiązką kul o skrzydło płatowca. wybijając w naciągniętem płótnie równy ścieg.

Pilot puszcza teraz jedną za drugą trzy bomby. Ostatnia z nich trafia w rufę, wyrywając w szarym kadłubie głęboką ranę. O zanurzeniu się Niemcy nie mogą już myśleć — odrazu poszliby na dno.

Właściwie zadanie jest już spełnione. Należałoby teraz czekać, aż nadejdą torpedowce i pogadają po swojemu z łodzią. Ale porucznik Carpenter nie myśli zrzekać się całkowitego zwycięstwa. Ta łódź jest już jego i nikomu jej nie odstąpi.

Hydroplan zniża lot nie bacząc na gwiżdżące kule.

I znów salwa trzech bomb pada na łódź. Tym razem dwie z nich trafiają. Niemal jednocześnie dwa wybuchy targają powietrzem. Woda wlewa się przez wyrwy w ścianach do wnętrza. Rufa coraz bardziej pochyla się w dół. Tym razem łódź jest trafiona śmiertelnie. Chwile jej są policzone, jeszcze pięć, może dziesięć minut zdoła utrzymać się na powierzchni.

„Mary III" krąży teraz niziutko nad tonącą łodzią. Porucznik Carpenter chce koniecznie zobaczyć jej numer, wymalowany na dziobie. Pragnie wiedzieć, którą łódź zatopił.

Ale kanonierzy niemieccy, nie baczni na niebezpieczeństwo, strzelają bez przerwy.

Bum! Bum! Bum! — huczą zenitówki.

Tra, ta, ta, ta, ta, ta... — gdaczą karabiny maszynowe, szyjąc gęstym ściegiem kul powietrze.

Jeden z karabinów wczepia się wreszcie w srebrny, lśniący kadłub i bije prosto w motor. Stalowe, twarde, stożki prują cylindry i tłoki, tną pogmatwaną sieć kabli i rurek, wyginają korbowody i dźwignie. Rozpędzone śmigło miele jeszcze powietrze, ale już zamiera metaliczny śpiew linek i nie słychać miarowego stukotu tłoków.

„Mary III" siada na morzu nieopodal Niemców. Stanowi teraz wspaniały cel dla kanonierów tonącej łodzi, którzy dyszą zemstą. Strzelają do niej jak na ćwiczeniach.

Bum! Bum! Bum!

Jeden z pocisków urywa skrzydło, drugi utrąca stery.

Porucznik Carpenter siedzi nieruchomo i patrzy na Niemców, ale nie widzi nic poza wielkiemi, błękitnemi oczami, otoczonemi czarnemi, jedwabnemi rzęsami — oczami Mary Carter. Nie może się ruszyć, nie może wyskoczyć do morza, aby tam szukać ocalenia — obie nogi ma przestrzelone. Wie już, że zginie, ale nie żałuje życia, spokojnie oczekuje śmierci — spełnił do końca swój obowiązek i... Mary została pomszczona.

Pozbawiony prawego skrzydła hydroplan chyli się na bok.

Niemcy już nie strzelają. W miejscu, gdzie przed chwilą jeszcze czerniał kijosk łodzi podwodnej gotuje się zawrotny lej, w którym tańczą srebrne bąble powietrza i kipi biała grzywa piany.

Ostatni pojedynek morski w wielkiej wojnie skończony.

*
* *

Przybyłe w trzy godziny później torpedowce po godzinnem patrolowaniu zdołały wyłowić z morza tylko jedno skrzydło hydroplanu Gb 2.129, na którem tuż przy okuciu tylnego zastrzału skreślone były niepewną ręką ledwo czytelne słowa: „For England and Mary — U 48".

T. P. MAGRUDER
Kontr-admirał marynarki St. Zj.

(dokończenie)

O WOJNIE MORSKIEJ W LATACH 1917—18

Spolszczył H. BROSZKIEWICZ

Wydział zalecał obarczenie tą pracą ludzi kompetentnych celem określenia specjalnej polityki i utworzenia komitetów narodowych dla wprowadzenia jej w życie. Zadania tej polityki, według raportu, miały być następujące: 1. podniesienie i wzmocnienie entuzjazmu wojennego; 2. wzbudzenie wiary w żywotność państw sprzymierzonych izaufania do nich; 3. podniesienie wiary w prawdziwość wiadomości i komunikatów urzędowych; 4. wyjaśnienie wszystkim, od najmniej do najwięcej uświadomionych, o przyczynach i znaczeniu toczącej się walki; 5. ożywienie zainteresowania mniej znacznemi wydarzeniami wojennemi; 6. zjednoczenie wszystkich klas we wspólnym zamiarze i postanowieniu okazania rządom pomocy w ich dążeniu do zwycięstwa.

Ponieważ akcja podwodna była w owym czasie najniebezpieczniejszym czynnikiem wrogim, Wydział zalecał dążenie do osłabienia ducha załóg łodzi podwodnych przez ciągłe i energiczne ataki na nie.

Nie ograniczając się do propozycji utworzenia komisji propagandowej i komitetów narodowych, Wydział Planów opracował raport z szeregiem propozycji własnych, między innemi przyjazdu byłego Prezydenta Stanów Zjednoczonych płk. Roosewelt'a do Europy, odwiedzenia przez niego najważniejszych miast w Anglji, Francji i Italji, gdzie miał zwrócić się do robotników i przekonać ich o wielkich wysiłkach Stanów Zjednoczonych, dążących do zwycięstwa nad państwami centralnemi. Jego wezwania miały być powtórzone przez głośnych amerykańskich przywódców robotniczych. Inna propozycja wskazywała wielki wpływ na masy, jaki miałoby przebywanie króla Anglji w swojej kwaterze wojennej we Francji. Odpis tego protokółu był doręczony kilku najwybitniejszym przywódcom angielskim, między innemi lordowi Northcliffe'owi, dyrektorowi propagandy angielskiej zagranicą. Jakkolwiek wiele propozycji odrzucono ze względów politycznych, raport okazał się bardzo pożytecznym, co przyznali wybitni mężowie stanu.

Jak pożyteczną była praca Wydziału w dziedzinie taktyki, można wywnioskować z raportu o taktyce łodzi podwodnych i sposobach walki z niemi. Raport opisuje i wyszczególnia flotę podwodną przeciwnika, analizując jej właściwości. Dla lepszego i bardziej przekonywującego wyjaśnienia tej taktyki, Wydział załączył obszerne wyciągi z niemieckich instrukcji dla łodzi podwodnych. W drugiej części raportu podane są najskuteczniejsze sposoby walki z łodziami dla wszelkich typów okrętów: linjowych, krążowników opancerzonych i lekkich, kontrtorpedowców, statków myśliwskich, łodzi podwodnych, okrętów-pułapek (mistery-schips), zakładaczy min, trawlerów, motorowych łodzi dozorowych i t. d. nawet hydroplanów. Raport okazał się tak cennym i praktycznym, że został rozesłany w odpisach do wszystkich amerykańskich okrętów, a nawet statków transportowych, czynnych na objętych akcją podwodną morzach. Przyczynił się on też znacznie do skutecznego zwalczania łodzi podwodnych.

W wielu wypadkach wpływ prac Wydziału planów był mniej bezpośredni, tem niemniej wielki. Nprz. w rozprawie o sytuacji na Morzu Śródziemnem jest omówiona sprawa zamknięcia Adrjatyku barjerą minową i wskazany jedyny celowy sposób dyslokacji poszczególnych pól minowych. Italja jednak nie akceptowała tego projektu. Wówczas Wydział zredagował ogólne zasady i wskazówki, odnoszące się do wyboru miejsc, na których mają być ustawione pola minowe. Wskazówki te były aprobowane bez zmian przez Międzysojuszniczą Radę Morską i przesłane na Konferencję Maltańską, by ta kierowała się niemi. Konferencja Maltańska, decydując o miejscach pól minowych, wybrała wszystkie, za wyjątkiem jednego, wskazanego w pierwotnym planie Wydziału.

Technika zakładania min i organizacja tej pracy też były studjowane ulepszane przez Wydział z bardzo dodatnim skutkiem, czego dowodzi następujący fakt: na Konferencji Maltańskiej włoski admirał oświadczył, że Włosi stawiają barjerę minową, zakładając przeciętnie 250 min dziennie; wówczas amerykański członek Konferencji adm. Strauss objaśnił, jakiemi metodami posługują się Amerykanie, stawiając w morzu Północnem 5500 min w ciągu 5 godzin.

Dyplomacja także była niejednokrotnie przedmiotem rozważań Wydziału. Nprz. we wrześniu 1918 r. Wydział wraz z Wydziałem Planów Admiralicji (angielskiej) opracował referat o korzyściach porozumienia z Bułgarją i zawarcia z nią przymierza zaczepno-odpornego. Referat omawiał stronę wojskową, morską, ekonomiczną i polityczną, wskazując wielkie znaczenie i zalety takiego przymierza. Aktualność tego raportu, przedstawionego Admiralicji angielskiej, została potwierdzona przez tę okoliczność, że w kilka tygodni po złożeniu raportu wybuchł bałkański kryzys wojenny.

W czasie swojej pracy w Europie oficerowie Wydziału zwiedzali europejskie bazy morskie w celu poznania wysiłków, wkładanych w wojnę morską, a także towarzyszyli swojemu admiralowi w jego wyjazdach na posie-



Andrzej Johansson ze swym towarzyszem. Żeglarze ci przebyli fantastyczną podróż na kutrze rybackim od brzegów Szwecji do Australji. (patrz „Polska Fl. Nar.“ Nr. 10—11)

dzenia Międzysojuszniczej Rady Morskiej. W drugiej połowie października 1918 r. kom. Schofield, Nammce i Knox towarzyszyli adm. Simsowi na posiedzeniu Rady, która wówczas rozpatrywała morskie warunki spodziewanego rozejmu, poczem pozostali w Paryżu, by pomagać adm. Bensonowi, szefowi Wydziału Operacyjnego. Z polecenia adm. Sims'a oficerowie ci przygotowali plan działań na wypadek wybuchu rewolucji w Niemczech, projekt dyspozycji odnoszącej się do poddających się okrętów niemieckich oraz analizę rozejmu i jego ewentualnych warunków z punktu widzenia interesów amerykańskich.

Co do dysponowania niemieckiemi poddającemi się lub zagarniętemi okrętami, raport proponował, „by żaden okręt lub statek, poddany przez Niemcy, nie mógł być użyty na wzmocnienie sił morskich jakiegokolwiek państwa, wyjaśniając między innemi motywami, że „podział okrętów, poddanych przez Niemcy, służyłby do zwiększenia sił morskich państw, uczestniczących w tym podziale. Jest wielce nieprawdopodobnem, by Stany Zjednoczone uczestniczyły w tem; przyjęcie przez nie udziału należy uważać za niepożądane. W rezultacie, jeżeli podział ten będzie miał miejsce, okażemy się przy końcu wojny w położeniu znacznie gorszem pod względem morskim od innych państw, co nie zgadza się z naszemi interesami na morzu i za morzami“.

Inny raport, analizując rolę okrętów podwodnych, ich znaczenie i skutki wojny podwodnej w przyszłości, zawiera wiele interesującego materjału. W konkluzji raport proponoje zawarcie umowy międzynarodowej o treści następującej:

1. wojna podwodna zostaje na zawsze zaniechana; 2. celem zagwarantowania, że umowa nie zostanie pogwałconą, wszystkie zarówno już wybudowane jak i znajdujące się w budowie okręty podwodne wszelkich klas mają być zniszczone, a żadne nowe nie mają być budowane; 3. żaden statek handlowy nie może być zatopiony lub zniszczony przez działania wojenne; 4. statki, które według dotychczasowych praw i zwyczajów wojny mogą być zatopione lub zniszczone, winny być odprowadzone do portów neutralnych i tam internowane w taki sam sposób, w jaki są internowane okręty wojenne.

Raport ten był przedstawiony Departamentowi Morskiemu, naturalnie bez opinji admirała.

Zbadawszy przyczyny, które spowodowały zbrojne wystąpienie Stanów Zjednoczonych, współczesne metody wojny morskiej i ich stosunek do zasady wolności mórz, Wydział napisał raport, traktujący o tych sprawach. Raport usiłuje pogodzić interesy wojujących z interesami neutralnych oraz przewidzieć warunki, przy zachowaniu których wojnę możnaby uważać za zlokalizowaną i któreby nie sprzyjały takiemu rozszerzeniu się teatru wojny, jak w latach 1914— 1918, lecz przeciwnie, zamykały ją w ciasnych ramach i umożliwiły neutralnym korzystanie z wolności mórz w



Kuter, na którym Johansson i jego towarzysz odbyli podróż do Australji

czasie wojny, o ile to jest możliwe we współczesnych warunkach.

W zakończeniu Wydział daje takie resumé:

1. w obecnej erze absolutna wolność otwartego morza w czasie wojny jest nieosiągalna; 2. prawo prześladowania, chwytania, zwalczania i niszczenia w otwartem morzu okrętów, biorących udział w działaniach wojennych ze strony przeciwnej, nie może być kwestjonowane; 3. prawo sekwestru statków handlowych przeciwnika nie może być kwestjonowane; 4. odpowiedzialność za wywóz i transport kontrabandy ponosi państwo, a nie osoby i instytucje prywatne; 5. przedmiot i charakter kontrabandy winien być określony w czasie pokoju przez ogólne porozumienie państw morskich i przyjęte przez to porozumienie zasady nie mogą ulegać zmianie w czasie wojny; 6. żaden statek handlowy zarówno nieprzyjacielski jak i neutralny nie może być zatopiony lub zniszczony przez strony wojujące; 7. prawo zatrzymania, wizyty i rewizji może być wykorzystane jedynie w celu sprawdzenia papierów i stwierdzenia, czy statek nie ponosi winy wykonywania sprzecznych z neutralnością usług lub przekroczenia przepisów o blokadzie; 8. obszary wojenne mogą być określane w możliwie najwęższych granicach, a zakres władzy państw wojujących w sprawie ogłaszania tych obszarów winien być ustalony w czasie pokoju; 9. prawa stron wojujących i neutralnych winny opierać się na zasadzie, że neutralny nie może pomagać wojującemu, a wojujący nie może pozostawać w stosunkach z neutralnym inaczej, niż zgodnie ze ścisłemi przepisami, ustalonemi w czasie pokoju, niezmiennemi w czasie wojny; 10. projekty zmian i modyfikacji prawa międzynarodowego, opartego na powyższych zasadach, nie mogą być proponowane dopóki nie przejdą przez szczegółową i wszechstronną krytykę prawników — internacjonalistów zainteresowanych państw. Był to ostatni raport Wydziału Planów, oczywiście wyjąwszy późniejsze sprawozdanie o działalności i rezultatach prac.

K O N I E C

Przewóz egipskiej bawełny przez Gdynię

O pomyślnie rozwijającej się kwestji kierowania transportów egipskiej bawełny do Polski przez Gdynię świadczy niżej podane zestawienie:

Rok	Port przeznacz.	Ilość
1930	Gdańsk	211 ton
„	Gdynia	156 „
6 mies. 1931	Gdynia	434 „

Podczas gdy w roku ubiegłym jedna tylko aleksandryjska firma bawełniana Fenderl & Co. kierowała swe transporty do Łodzi przez porty polskie, w roku bież. czynią to już 3 egipskie firmy eksportowe, a mianowicie: Fenderl & Co., H. Kupper i Anderson, Glayton & Co. Ltd.

Ponieważ eksporterzy ci utrzymują bezpośrednie stosunki z Polską za pośrednictwem swych przedstawicieli w Łodzi, miejscowa agencja Tow. Żeglugi „Svenska Orient Linie“ czyni starania, mające na celu skłonienie dalszych 6 firm bawełnianych w Aleksandrji, przeprowadzających w podobny sposób tranzakcje handlowe z Polską do posługiwania się linją przewozową Aleksandrja — Gdynia.

Nadmorski zjazd podoficerów rezerwy

W Gdyni w dniach 15-go i 16-go sierpnia odbył się walny zjazd delegatów związku podoficerów rezerwy Rzplitej Polskiej. Na zjazd przybyło około 4500 podoficerów z całej Polski, aby złożyć ślubowanie że w każdej chwili gotowi są stanąć w obronie polskiego morza.

Po nabożeństwie w kościele Serca Jezusowego, odbyła się defilada oddziałów, którą odebrał gen. Rachmistruk, dowódca 16-ej dywizji piechoty z Grudziądza.

Następnie w imieniu wszystkich podoficerów wice-prezes Związku p. F. Pawlak, złożył ślubowanie, że podoficer polski, wiernie będzie stał na straży naszego morza; poczem delegacja przybyłych z pokładu statku „Hanka“ wrzuciła wieniec do morza, jako symbol zaślubin z morzem.

Na marszałka zjazdu został wybrany prezes gdańskiego koła podoficerów R e i m e r.

Na akademji przemawiali: gen. Rachmistruk, gen. Górecki, zastępca Komisarza Rządu Bederski, w imieniu Komitetu Floty Narodowej S. Mańkowski i inni.

Zjazd zakończył się obradami organizacyjnemi.

Władze nowych kół Komitetu Fl. Narodowej

1. Przewodniczący — Wójt Antoni Kraśniewicz. Członkowie: Jan Kościk, Matros Maksymiljan, Mordas Jan. Komisja Rewizyjna: Frydman Manasiej, Głowacki Albin, Starościński Mikołaj.

2. Przewodniczący — Józef Więckowicz.

3. Przewodniczący — Edwarda Gerszonowiczówna. Członkowie: Halina Gąsiorowska, Jan Misiak. Komisja Rewizyjna: Wacław Sobczyk — dyr. Izby Rzemieślniczej, Ferdynand Cymerman, Kazimierz Jaroszewski.

4. Przewodniczący — Józef Ansion, Em. Chor. Członkowie: Piotr Himeniuk, Bazyli Laszczowski, Bazyli Szewczuk, Iwan Humeniuk, Mikołajk. Zastępcy: Michał Wolski, Mikołajk, Stefan Rustkowski. Komisja Rewizyjna: Jan Rustkowski, Stefank, Piotr Laszczowski, Władysław Czarnecki, Ilko Kostiuk, Mikołaj Łyżańczuk.

5. Przewodniczący Ks. Prob. Fr. Cybulski. Członkowie: Ludwik Audycki, Donat Prokopowicz, Władysław Karbowski, Kazimierz Sajkowski. Zastępcy: Marceli Cichoński, Franciszek Nowicki. Komisja Rewizyjna: Feliks Krystek, Elżbieta Snitko, Jan Baranowski. Zastępcy: Ks. Prałat Konstanty Żelazowski, Litman Szarackiewicz.

6. Przewodniczący: Michał Eberhardt. Sekretarz: Ludwik Pupko. Skarbnik: Mikołaj Iwanicki.

Przypominamy uprzejmie P. T. naszym Prenumeratorom że czas odnowić przedpłatę za „Polską Flotę Narodową“ na miesiąc WRZESIEŃ.

SILNA FLOTA — TO POTĘGA PAŃSTWA

zapisz się na członka Komitetu Floty Narodowej!



KRONIKA

Anglja

„Model" walki z piratami

Na wodach wojennego portu angielskiego w Plymouth, urządzono w sierpniu r. b. dość niezwykły pokaz: gdy, mianowicie, wyszedł z portu na pełne morze statek handlowy — niewiadomo skąd, zjawiły się na wodzie statki małe, które w jednej chwili otoczyły okręt, otwierając w jego stronę ogień karabinowy. Publiczność, znajdująca się na wybrzeżu, niewtajemniczona w istotę tego dziwnego zdarzenia, zaczęła zdradzać niepokój i zdziwienie, tembardziej, że napaść mogła mieć miejsce tuż pod bokiem portu wojennego.

Tymczasem tajemnicza flotylla napastników podpłynęła do okrętu, który odpowiadał strzałami. Zanim jednak rozbójnicze statki zdołały zbliżyć się do parowca handlowego — na horyzoncie ukazał się statek wojenny. Rozległ się huk działa morskiego. Potem drugi, trzeci... W jednej chwili wywiązała się walka między statkami pirackiemi i krążownikiem.

Walka zakończyła się szybko klęską piratów, gdy krążownik „Norfolk" znalazł się w zasięgu skutecznego ognia swych dział. Piraci poddali się, statki ich zostały zapędzone przez „Norfolka" do portu, a okręt handlowy, stwierdziwszy tylko drobne uszkodzenia, popłynął dalej.

Teraz stało się wiadomem, że groźnie zachowujące się statki pirackie były autentycznego pochodzenia angielskiego, a piraci — przebranymi marynarzami z krążownika „Eagle" i częściowo — z najwspanialszego pancernika angielskiego „Rodney"; że cała scena była odtworzeniem warunków, w których statkom handlowym wypada odbywać drogę na wodach chińskich, oraz zadań wypełnianych przez statki wojenne, jako osłonę żeglugi handlowej.

Po tej demonstracji, na krążowniku „Eagle" odbył się bal dla 1.500 zaproszonych gości i załogi.

„Bratobójcza" walka na morzu

W końcu sierpnia rb., ściągnięto na wodę jeden z czterech, pędzonych węglem, pancerników angielskich klasy „Iron Duke", 26.250-tonowy pancernik „H. M. S. Emperor of India", zbudowany na krótko przed wojną. „Emperor of India", tak samo, jak „Iron Duke" i dwa inne pancerniki tej klasy podlegają — na podstawie postanowień londyńskiego Traktatu Morskiego — skreśleniu z listy czynnych okrętów wojennych, a więc rozbrojeniu i wycofaniu z kursu. „Emperor of India" używany był ostatnio, jako cel w ćwiczeniach artylerji morskiej, odbywających się corocznie w pobliżu Bognor Regis. Tam też zatopiony został celnemi strzałami baterji „Iron Duke'a", „bratniego" statku, który w ten sposób próbował skuteczności działania 13,5 calowych armat swego uzbrojenia. „Emperor of India", trafiony w kilku miejscach w przód okrętu poniżej pasa wody, osiadł, wprawdzie na stosunkowo płytkiej wodzie, a przecież zdejmowanie go z mielizny trwało przeszło dwa miesiące. Świadczy to o trudnościach technicznych przy ściąganiu stalowego olbrzyma, który musiał następnie odbyć drogę do Portsmouth, ciągniony przez 5 holowników Admiralicji.

Potężny niegdyś „Cesarz Indji" odejdzie wkrótce z doków na tak zwane cmentarzysko, gdzie zostanie całkowicie zdemontowany.

Ściąganiem na wodę zatopionego statku zajmowało się, doświadczone w tej robocie, przedsiębiorstwo „Cox and Danks Limited"—to samo, które wydobyło z dna morskiego szereg zatopionych w roku 1918 pod Scapa Flow, okrętów wojennych niemieckich. Na podstawie międzynarodowego Traktatu Morskiego, wszystkie cztery okręty klasy „Cesarza Indji" zostaną rozbrojone. Trzy z nich poddane będą zupełnej rozbiórce, a jedynie „Żelazny Książe" — niedawno jeszcze okręt flagowy admirała Tellicoe, wykorzystany będzie, jako statek szkolny.

Prócz „Cesarza Indji" trzy pancerniki tej klasy brały udział w akcji bojowej na wodach jutlandzkich, w okresie Wielkiej Wojny.

Zaginięcie jachtu

Miłośnicy jachtingu: pp. Edwin Wattson, Peter Munro i George Robertson, wybrali się z końcem sierpnia roku bieżącego na wycieczkę morską z Firth of Forth w Szkocji. Jacht opuścił zatokę Firth 20-go sierpnia i do tej pory nie powrócił. Na poszukiwanie zaginionych udali się na motorówkach dwaj bracia i syn p. Wattsona. Przeszukali oni wszystkie zagłębienia skaliste zatoki niestety — bezskutecznie.

Ameryka

Na wszelki wypadek chcą być gotowi...

W publikacjach Departamentu Marynarki Wojennej Stanów Zjednoczonych omawiana jest polityka morska Stanów.

Niektóre z najbliższych zamierzeń tej polityki idą w kierunku utrzymania gotowości bojowej Stanów Zjednoczonych na morzu. Mówi się o konieczności utrzymania aparatu marynarki wojennej w takich rozmiarach, aby, na wypadek wojny, można było rozszerzyć szybko gotowość bojową floty Stanów.

Sprawozdanie Departamentu Marynarki mówi dalej o budowie i utrzymaniu tonażu krążowników, w granicach przewidzianych przez postanowienia traktatowe. Przewiduje się również postanowienia o zwiększeniu gotowości przemysłu przejścia, na wypadek konieczności wyższego rzędu, od produkcji pokojowej do wojennej.

„Tego rodzaju" przewidywania postanowień i bardzo przewidujące postanowienia" są znamiennym wyrazem liczenia się Stanów Zjednoczonych z tak zwanemi „ewentualnościami".

Olbrzymi spadek ruchu pasażerskiego

Amerykańskie transatlantyckie linje okrętowe ogłosiły wyniki eksploatacyjne za pierwsze półrocze r. b. Według tych wyników, parowce transatlantyckie przewiozły w okresie sprawozdawczym o 127.700 pasażerów mniej, niż w tym samym czasie roku 1930. Według klas, frekwencja pasażerów zmniejszyła się w pierwszem półroczu roku bieżącego w porównaniu z takim samym okresem roku ubiegłego: w klasie pierwszej o 23.000 pasażerów, w klasie drugiej — o 22.500. drugiej kabinowej — o 18.500 trzeciej turystycznej — o 17.700 i trzeciej zwykłej o 46.000.

W związku z tym olbrzymim spadkiem frekwencji, odbędzie się w najbliższym czasie w Paryżu specjalna konferencja kierowników linji okrętowych. Na konferencji tej omawiane będą sprawy: zmniejszenia ruchu parowców i zniżki opłat o 20 proc. za przejazdy w klasie pierwszej.

45 skrzyń złota na parowcu „Carmania"

Z Nowego Jorku donoszą, że parowiec atlantycki „Carmania" przywiózł z Anglji 45 skrzyń sztab złota wartości 1.000.000 dolarów. Jest to pierwszy, tak wielki, transport złota przewieziony z Anglji do Stanów Zjednoczonych od roku 1929. Transport jest tranzakcją handlową czysto prywatną, nie zaś operacją bankową.

Najmniejsza od 66 lat imigracja

Wedle statystyk amerykańskich, w ciągu roku fiskalnego, 1931-go, do Stanów Zjednoczonych przybędzie razem, z różnych krajów obcych, tylko 97.139 imigrantów. W roku 1930 imigracja wynosiła 241.700 osób.

Jest to pierwszy, od roku 1865, wypadek, w którym imigracja do Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej spada w ciągu roku do liczby poniżej 100.000 osób.

„Old Ironsides"

W dniu 6 lipca br., wypłynął z portu w Bostonie na pełne morze, historyczny okręt Stanów Zjednoczonych „Old Ironsides". Statek odszedł do Portsmouth.

„Old Ironsides" zbudowany został na

rozkaz Jerzego Waszyngtona i spuszczony na wodę niedaleko miejsca dotychczasowego swego postoju w dniu 21 października 1798 r., liczy więc niemal tyle lat, co i państwo Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej.

W ciągu ubiegłych lat 35 „Old Ironsides" nie wypływał na morze, bowiem „staruszek był bardzo schorzały" i dopiero teraz, po wzmocnieniu i odnowieniu go, mógł ponownie wyruszyć w drogę. Remont historycznego okrętu był rzeczywiście gruntowny: zamieniono w nim na nowe, 85 proc. części drewnianych.

„Old Ironsides" ma odbyć drogę wzdłuż brzegów Oceanu Atlantyckiego, a prawdopodobnie, zawita nawet do innych stanów, położonych nad Pacyfikiem. Podróż 133-letniego okrętu związana jest ściśle ze zbliżającym się obchodem ku czci pierwszego Prezydenta niepodległych Stanów—Jerzego Waszyngtona, z racji 200-nej rocznicy jego urodzin. Obchód ten uroczyście święcony będzie w całych Stanach Zjednoczonych w roku przyszłym i trwać ma od 22 lutego (dzień urodzin Waszyngtona) do 24 listopada roku 1932.

Na małym jachcie przez Ocean

Do portu angielskiego w Plymouth zawinęła niedawno mała szalupa amerykańska, długości 28 stóp. Szalupę przyprowadzili dwaj młodzi ludzie, zapaleni żeglarze, uczniowie szkoły morskiej: 19-letni Estończyk Ahto Walter i 20-letni Anglik, C. P. Barber.

Młodzi żegdlarze opowiedzieli wiele ciekawych szczegółów o swej niezwykłej podróży przez Atlantyk z Rhodes Island w Stanach Zjednoczonych. Podróż jachtu trwała 29 dni.

W ciągu drogi statek wpadł kilka razy w burzę; fale miotały nim tak groźnie i przelewały się przez pokład z taką mocą, że młodzi ludzie musieli przytroczyć się do masztu, żeby uniknąć zmycia w morze. Na pewnej długości oceanu, jachtowi towarzyszyła nieodłącznie gromada rekinów, jakby wyczekujących na zdobycz. Gdy ocean uspokoił się, za łodzią podążał wytrwale już tylko jeden rekin, długości około 15 stóp, jakby pełen nadziei, że z załogi będzie miał smakowitą pociechę. W ten sposób bohaterska łódź przeszła drogę długości 3.000 mil morskich.

Islandja

W pogoni za cudzą rybą

Z wód terytorjalnych islandzkich donoszą, że łódź patrolowa „Thor" przyłapała na połowie ryb trawler angielski „Titonian". Ponieważ trawler odmówił żądaniu łodzi zatrzymania się — statek strażniczy „Thor" otworzył ogień w kierunku uciekiniera, wyrządzając mu znaczne szkody. To dopiero zmusiło „Titoniana" do zatrzymania się i poddania. Na pokładzie statku skonfiskowano ryby, które trawler poławiał na wewnętrznych wodach Islandji północnej.

104-letni marynarz

Policja okręgu Fillbore, w Chicago, zarządziła rewizję w potajemnym szynku przy ul. 15. Wall Street. Zastano tam starego marynarza, którego wraz z właścicielką szynku, Idą Packer, zatrzymano.

Marynarzem okazał się 104-letni Jan Lopez. Opowiedział on policji następujące o sobie szczegóły:

— Urodziłem się,—zeznał wilk morski — w 1827 roku we francuskim Sudanie. W latach 1854 i 1855 brałem udział w kampanji krymskiej. Byłem żonaty 22 razy i jestem ojcem 60 dzieci. Imion żon i dzieci nie pamiętam, bo trochę za wiele tego było.

Ojciec mój żyje i ma imię Ali; urodził się w 1790 roku i obecnie pracuje, jako portjer w mieście Sydney, w Australji. „Stary mój dobrze się jeszcze czuje i zamierza nieco odpocząć po pracy dopiero, gdy skończy 150 lat życia". Do Chicago przybyłem, uciekając od swych narzeczonych, których mam po jednej, w każdym niemal, większym porcie świata. Może tu nareszcie znajdę sobie żonę, z którą będę szczęśliwy. Do tej pory nie udało mi się to, ale wcale się nie spieszę, bo chyba dość mam jeszcze czasu przed sobą"...

104-letni marynarz wygląda zupełnie czerstwo, a przytem jest jeszcze tak rzeźki, jakby liczył sobie co najwyżej połowę przeżytego wieku. Lopez włada doskonale językiem: francuskim, hiszpańskim, niemieckim i angielskim. Czyżby morze tak znakomicie konserwowało tężyznę fizyczną?

Francja

43.000.000 złotych na dnie morza

Do portu francuskiego w Breście powrócił parowiec „Artigio", zajmujący się wydobywaniem transportu złota wartości 1.000.000 funtów szterlingów (około 43.000.000 złotych), znajdującego się w kabinach składowych parowca angielskiego „Egypt", który zatonął w odległości 100 mil na zachód od Brestu. „Artigio" przerwał pracę około wydobywania złota przez nurków, z powodu silnych burz na wodach Atlantyku północno-wschodniego. Akcji ratowniczej udało się jednak, mimo wielkich trudności, dotrzeć z przyrządami do piłowania stali i reflektorami, do drugiego, wewnętrznego pokładu „Egyptu", to znaczy do pomieszczeń, z któremi sąsiadują składy, gdzie złożono złoto.

Gdy tylko pogoda ustali się, „Artigio" powróci na miejsce poszukiwań skarbów.

Italja

Dwadzieścia potworów schwytanych na harpun

Z Rzymu donoszą, że w pobliżu wysp Giglio i Monte Cristo, zjawiła się nagle gromada rekinów, które zniszczyły wielką ilość sieci rybackich, wyrządzając dotkliwe szkody. Zmobilizowani rybacy wypowiedzieli wojnę rekinom. Po długich i ekscytujących walkach, udało się rybakom zabić harpunami 20 rekinów.

Holowaniem potworów na wybrzeże zajęte były, przez kilka dni, wszystkie rodziny rybackie wyspy. Połów był istotnie imponujący i wyjątkowy!

Podróżny zmyty z pokładu

Przybyły do Londynu z Italji, parowiec „Lorino", zgubił w kanale La Manche podróżnego. Wkrótce okazało się, że tajemniczo zaginionym jest 66-letni Henry John Rough, zamieszkały przy ulicy Hill-road, Blackheath w Londynie. Jest przypuszczenie, że p. Rough popełnił samobójstwo, skacząc w ocean.

Kanada

Parowiec wpadł na szluzę, zatapiając 40 ludzi

W kanale Lachine, w Quebecu, wydarzył się fatalny wypadek, który spowodował zatopienie 40 bezrobotnych, zajętych myciem bulwaru.

Z niewyjaśnionych jeszcze powodów, parowiec „Rapids Prince" wpadł na szluzę, rozbijając drewniane zamknięcie. W jednej chwili olbrzymie fale wdarły się na niżej położony bulwar, z którego zmyły 40 ludzi. Z pośród zatopionych, 25 zdołało dopłynąć do brzegu, 15 zaś zginęło we wzburzonej wodzie. Prawdopodobnie ciała ich, porwane przez prąd, spłynęły do rzeki Św. Wawrzyńca.

W ciągu kilku dni Kanał Lachine był nieczynny z powodu poważnych uszkodzeń, których naprawa kosztować będzie 400.000 dolarów.

Z Francji do Ameryki w 4 dni i 10 godzin

Nowy parowiec transatlantycki Towarystwa „Canadian Pacific Railways" — „Empres of Britain" — przebył drogę z Cherbourga do Quebecu w 4 doby i 10 godzin, pobijając swój poprzedni rekord na tej samej drodze o 2 i pół godziny.

Niemcy

Szybkość parowców oceanicznych

Biuletyn niemieckiej marynarki handlowej podaje ciekawe cyfry, ilustrujące postęp w dziedzinie szybkości morskiej parowców oceanicznych.

W artykule mowa jest o starych i nowych metodach komunikacji. Słusznie, według tego artykułu, zwraca się uwagę na środki nowe, jako stanowiące ciągłość w postępie, którego coraz trudniej dopatrzeć się można w metodach przeżywających się.

Naprzykład lotnictwo: w ostatniej dekadzie potroiło swą szybkość, a niepodobna nawet przewidzieć, na jakie szybkości zdobędzie się w najbliższych latach. Szybkość statków morskich zwiększyła się w ciągu bieżącego, XX-go stulecia, a więc w ciągu przeszło 30 lat, o jeden węzeł. Jest to zwiększenie stosunkowo małe, ale też, stosunkowo o wiele większe od przeciętnego wzrostu szybkości kolei. Średnia szybkość parowców angielskich wynosi około 10,5 węzła w przeciwieństwie do przeciętnej 9,4 węzła parowców innych państw.

Jednakże i Anglja, i Stany Zjednoczone — dwa najsilniejsze na świecie mocarstwa morskie, ustępują — jak dotąd — Niemcom, których takie parowce oceaniczne jak „Bremen" i „Europa" mogą rozwinąć maksymalną szybkość 27 węzłów. Najgroźniejszy współzawodnik „Bremen" to „Lewiathan", należący do Stanów Zjednoczonych. Szybkość maksymalna tego statku dochodzi do 26 węzłów. Dopiero trzecie miejsce pod względem szybkości należy się angielskiemu parowcowi — „Empress of Britain", wyciąga: do 25 węzłów.

Wkrótce jednak Niemcy przestaną być pierwsze: Anglicy budują rekordowego olbrzyma dla linji „Cunard". Pojemność olbrzyma wynieść ma około 70.000 ton, nowy Cunard będzie mógł rozwinąć około 30 węzłów a więc ponad 70 kilometrów na godzinę.

Nowa Zelandja

2 lata

na bezludnej wyspie

Z Wellingtonu w Nowej Zelandji donoszą, że przechodzący w pobliżu Campbell Island, na południowym Pacyfiku, parowiec „New Zealand" dostrzegł słupy dymu. Zaciekawiona tem niezwykłem zjawiskiem, pochodzącem z wyspy bezludnej, załoga statku, skierowała się w stronę dymów. Tu ujrzano cztery postacie, dające znaki przy pomocy długiej tyki zakończonej wiechą, Parowiec zatrzymał się w pobliżu wyspy i spuścił szalupę. Gdy łódź zbliżała się do brzegu ,cztery — prawie nagie — postacie wybiegły na jej spotkanie. Wkrótce wyjaśniło się ,że osobnicy pochodzą z Nowej Zelandji, a osiedlili się na wyspie, którą wydzierżawili od rządu nowozelandzkiego przed dwoma laty, z własnej woli i na własne ryzyko.

W listopadzie roku 1930 oryginalni Robinzonowie, zjedli resztę zapasów mąki i żywili się odtąd prawie wyłącznie rybą i upolowaną zwierzyną. Żyli w zapomnieniu, w najdziwaczniejszych warunkach. Wreszcie — wyczerpani i znudzeni — postanowili czatować na szczęśliwą sposobność bliskiego przejścia pierwszego lepszego okrętu. Doczekali się tego radosnego zdarzenia dopiero w połowie sierpnia roku 1931.

Wyspa Campbella położona jest w odległości 150 mil morskich na południowy wschód od South Island. Długość jej nie przekracza 30 mil. W każdym razie wyspa Campbella była w ciągu dwu lat prawdziwym „światem bez kobiet".

ŚLĄSK A GDYNIA

Jednem z najpotężniejszych dzieł twórczości polskiej z okresu ostatniego 10-lecia — jest bezwątpienia polski port w Gdyni.

Położony na południowo wschodnim wybrzeżu zatoki Gdańskiej — osłonięty od wiatrów i fali z przeciętną właściwą głębokością wód potrzebną dla ruchu żeglugi, o korzystnym gruncie podmorskim posiada port Gdyński wszelkie pomyślne warunki naturalnego rozwoju, dostosowane do normalnych potrzeb i wymogów portowych.

Otoczona długim falochronem od północy, celowo podzielona na baseny, które tworzą zupełnie nowoczesne nadbrzeża — Gdynia jako port wraz z jej urządzeniami przeładunkowemi, ich wyjątkową sprawnością, wielkiemi magazynami i t. p. — stanowi znakomity punkt morsko-gospodarczy, mający w przyszłości i rozwoju gospodarczym kraju oraz jego handlu zamorskim odegrać pierwszorzędną rolę.

Jest rzeczą zrozumiałą, że jako „okno na świat" Gdynia uzależnioną jest w pierwszym rzędzie od najważniejszych centrów produkcji wewnętrzno-krajowej, a w szczególności od okręgu zagłębia węglowego.

Przyjrzyjmy się nieco węzłom gospodarczym, łączącym Gdynię ze Śląskiem. Niewątpliwie każdy obserwator, przeglądając nasz eksport — zauważy, że w chwili obecnej podstawą wywozu polskiego jest węgiel, a ośrodkiem dostarczającym ten produkt jest okręg ziemi śląskiej. Rzućmy okiem na cyfry: w 1926 r. wywieziono przez Gdynię węgla kamiennego z g/Śląska w tonnach: 450.939, w 1927 r. 863.838, w 1928 r. 1.739.783, w 1929 r. 2.458.618, w 1930 r. 3.058.310 a w pierwszej połowie 1931 r. (do 30 czerwca) wysłano z Gdyni węgla wraz z koksem i brykietami przez jedno półrocze ton: 1.858.471, — czyli uwydatnia się stały imponujący wzrost wywozu.

W miarę normowania się warunków gospodarczych między krajami, dokończeniem budowy magistrali węglowej Katowice — Gdynia i t. p. — eksport węgla przez polski port znacznie wzrośnie. W każdym razie już dzisiaj w ogólnym morskim wywozie — węgiel odgrywa dominującą rolę, aczkolwiek eksport jego przez Gdynię wynosi zaledwie około 11 proc. ogólnej produkcji śląskiej za 1930 r.

Przytoczone fakty świadczą dobitnie o węźle gospodarczym łączącym polski port morski ze Śląskiem. Brak miejsca nie pozwala niestety na szczegółowe omówienie całego problemu, lecz wspomnieć bodaj jeszcze należy o w wozie przez Gdynię na Śląsk: 1) żelastwa (złomu), które konsumują huty w znacznych ilościach, np. w 1931 r. od 1/I. do 30/VI. ton: 173.667, 2) rudach żelaznych ton 4.425 (za I półrocze 1931), 3) żelazie oksydowanem, 4) maszynach i t. d., najbardziej właśnie zapotrzebowanych w okręgu zagłębia węglowego i t. d.

Nawiązując zatem do tak żywotnej łączności wspomnianych dwóch ośrodków — wydaje się rzeczą rozumną i uzasadnioną, że Okręg Zagłębia Węglowego Ligi Morskiej i Kolonjalnej urządza we wrześniu br. pierwszą „Wystawę Morską" (pokaz) przy współudziale Śląskiego Towarzystwa Wystaw i Propagandy Gospodarczej, zakrojoną wprawdzie na niewielkie rozmiary, lecz mającą głęboki sens i myśl gospodarczą w dzisiejszych czasach, t. j. zwrócenie naocznej uwagi społeczeństwa na braterstwo i ściśle zazębioną łączność handlową między najpotężniejszym okręgiem naszej produkcji — a największym na Bałtyku, polskim portem w Gdyni.

Życzyć należy, aby wszystkie czynniki w miarę sił i możności tak pomyślaną imprezę propagandową skutecznie poparły.

DR. JERZY ŁASZCZ

Z DZIEJÓW KORSARSTWA MORSKIEGO PODCZAS WOJNY

Nazwisko kapitana Ersinga, dowódcy niemieckiej łodzi podwodnej, która torpedami swemi unicestwiła kilkanaście potężnych pancerników, prawdziwych twierdz morskich, stało się podczas wojny Europejskiej synonimem brawurowego okrucieństwa korsarskiego.

Tysiące wdów i sierot rozbrzmiewały łkaniem nieutulonem po stracie swych pogrzebanych w odmętach morskich żywicieli, z tysięcy oczów płynęły łez strumienie. Co dnia wznosiły się ku niebu groźnie zaciśnięte pięści wzywające pomsty i gniewu Bożego na głowę tego, który w bezwzględności swej nie cofał się przed zadawaniem ciosów okrutnych, mrożących krew w żyłach.

Za głowę kapitana Ersinga admiralicja angielska wyznaczyła 100.000 funtów angielskich.

Daremnie jednak — korsarzowi niemieckiemu przyświecała szczęśliwa gwiazda. Lekceważący niebezpieczeństwa Ersing umiał wydostawać się z zastawianych nań sieci, wykazując wielokrotnie zastanawiającą wprost brawurę i determinację.

Po dzień dzisiejszy jeszcze w różnych krajach europejskich ze zgrozą wspominane jest imię Ersinga i po dzień dzisiejszy jeszcze — mimo przedziału lat odgradzających nas od czasów wielkiej wojny — sieroty po ofiarach Ersinga ze wstrętem wspominają imię jego.

Jakże względnem jest pojęcie zbrodni i okrucieństwa, jak bardzo uzależnione od płaszczyzny z której spoglądamy po przez pryzmat własnych egoistycznych interesów i sentymentów.

W tym samym czasie, gdy wrogowie Ersinga z pianą nienawiści wspominali nazwisko kapitana, piętnując go jako zbrodniarza, w Niemczech rozbrzmiewały na jego cześć hymny pochwalne. — Ersing to bohater narodowy! — wołali patrjotyczni Niemcy.

Na cześć kapitana poeci układali wiersze i tworzyli entuzjastyczne poematy. W gazetach rozbrzmiewały zachwyty nad jego odwagą, determinacją i patrjotyzmem.

W miarę przybywających hekatomb morskich wzrastała popularność kapitana.

I co dnia pobożni patrjoci i patrjotki wznosili modły ku niebu, błagając Boga, by zesłał powodzenie ich bohaterowi. Wzywano o błogosławieństwo tego samego Boga, który w myśl pragnień wrogów kapitana, miał na głowę jego zesłać wszelakie klęski i nieszczęścia.

*
* *

Po wojnie kapitan Ersing wycofał się z marynarki.

Jako cywil zakupił sobie posiadłość i stał się hodowcą warzyw, osiągając podobno i na tem polu sukces.

Niedawno sławnego korsarza odwiedził dziennikarz amerykański Thomas, któremu kapitan Ersing opowiedział jeden z najbardziej interesujących epizodów swej działalności: wyprawę pod Dardanele, uwieńczoną istotnie niepowszedniemi triumfami.

Przytaczamy poniżej najciekawsze fragmenty z tej opowieści.

Przygotowania do wyprawy.

Po powrocie z niebezpiecznej wyprawy podwodnej pozostawiono mnie w Berlinie do dyspozycji admiralicji.

Łódź moja pozostała w porcie w Wilhelmshaven, załoga otrzymała zasłużony wypoczynek. Nie był to jednak bynajmniej dłuższy wypoczynek.

Wybierałem się właśnie pewnego wieczoru wraz z żoną do teatru, gdy wręczono mi terminowe wezwanie do sztabu.

Oczywiście ku niemałemu utrapieniu żony wypadło nam wyrzec się teatru.

Zaledwie zamknęły się za mną drzwi gabinetu, admirał podprowadził mnie do mapy i w milczeniu zakreślił palcem drogę od Wilhelmshaven po Dardanele. Zatrzymawszy się przy Konstantynopolu spojrzał na mnie. Zrozumiałem jego intencję, lecz muszę się przyznać nie wierzyłem własnym oczom.

— Kiedyż to ma nastąpić? — spytałem.

— W ciągu najbliższych dni. Ale, proszę pamiętać, jest to najgłębsza tajemnica. Nie można o niej, choćby wzmiankować, nawet najmilsza małżonka musi być w nieświadomości.

Rozmowa nasza ciągnęła się przez dwie godziny. Znalazłszy się na ulicy, nie czułem nóg pod sobą.

Nigdy jeszcze nie postawiono łodzi podwodnej takiego żądania.

Muszę wyjaśnić, iż w tym czasie sytuacja pod Dardanelami przedstawiała się b. groźnie, można powiedzieć wręcz katastrofalnie.

Przekonawszy się, iż sama flota nie zdoła sforsować zatoki, armje sprzymierzone zdecydowały się na atak od strony lądowej i w tym celu ściągnęły olbrzymie siły.

Szykowany od strony lądu atak generalny miał się odbyć pod osłoną ognia huraganowego z dreadnaughtów.

Konstantynopol wisiał na włosku. Sułtan rozpaczliwie domagał się pomocy. I oto mojej skromnej łodzi podwodnej—U 21, nikłemu karzełkowi w porównaniu z oblegającemi Dardanele olbrzymami przypadł los uniemożliwienia wykonania tego planu i ocalenia imperjum tureckiego.

Tylko marynarz może zrozumieć, jak olbrzymie trudności mieliśmy do pokonania.

Jakże uciążliwy był sam szlak drogi, którą mieliśmy przebyć. Ani kawałka schroniska, w którem moglibyśmy szukać pomocy w razie jakiegoś nieszczęśca. Jedyny port na pobrzeżu Czarnogórskiem Kotaro znajdował się w odległości 4000 mil. Niepodobna jednak było choćby marzyć o dotarciu tam z naszemi nikłemi zapasami paliwa.

Wypadało zaopatrzyć się w nie gdzieś po drodze, w tym celu sztab w najgłębszej tajemnicy zorganizował wyładunek paliwa, w który miał nas zaopatrzyć okręt „Marsala".

Prócz tego okręt ten miał nas zaopatrzyć w prowizję i medykamenty oraz okazać pomoc w ewentualnych naprawach.

Wszystko to miało się odbyć na pełnem morzu, nieopodal wybrzeży hiszpańskich.

W drodze.

Wreszcie wszystkie przygotowania zostały ukończone, cały plan tysiąckrotnie przemyślany i przedyskutowany, zapasy naładowane i w dniu 25 kwietnia roku 1915 wyruszyliśmy w długą podróż.

Rozumie się, iż ani oficerowie, ani nikt z załogi nie miał najmniejszego pojęcia dokąd i poco zdążamy. Zakomunikowałem im, że udajemy się na dłuższe myszkowanie przy brzegach angielskich.

Po wyjściu z Wilhelmshaven wziąłem kurs na północ, omijając krótszą drogę przez Pas de-Calais, ponieważ cały kanał osłaniały gęste sieci ochronne i naokoło pływało mnóstwo min.

Mimo to raz jeden udało mi się uprzednio prześlizgnąć szczęśliwie i wówczas narobiliśmy wiele szkód pod Liwerpoolem.

Właśnie w dniu naszego wyjścia na morze otrzymaliśmy depeszę z Konstantynopola o rozpoczęciu ataków. Na północ od wysp

Orkadzkich spotkała nas zwarta mgła. Szliśmy nad wodą. Udałem się na chwilę do kajuty, gdy nagle rozległ się okrzyk dyżurnego oficera:

— Bierz licho! Jesteśmy okrążeni przez torpedowce.

Istotnie z poza rzadszej nieco mgły, wyłoniły się sylwety torpedowców angielskich.

— Zatrzymać maszyny! — rozległa się komenda niemiecka.

W tej chwili olśniła mnie nagle myśl:

— Czy też Anglicy nie biorą nas za swoje okręty?

— Pogrążaj się! — wydałem rozkaz.

Zanim nieprzyjaciele nasi zorjentowali się, iż mają przed sobą wroga, byliśmy już pod wodą.

W ten sposób przerwaliśmy ostatnią linję blokady...

*
* *

W tydzień później dotarliśmy do brzegów hiszpańskich. A oto i punkt spotkania. Badamy skrzętnie widnokrąg. Nic. Ogarniało nas już zniecierpliwienie, gdy zdala ujrzeliśmy wąziutką smugę dymu.

— Czyj to okręt? — zadajemy sobie pytanie. — Zwolna wyłania się sylweta. Zbliżamy się z wielkiemi ostrożnościami. A może to jednak nie on właśnie? Żaden obcy okręt nie powinien zauważyć naszej obecności.

Okręt widzimy jak na dłoni.

Nie ulega wątpliwości — to „Marsala". Dojrzano nas również i podano sygnał: „zdążajcie za nami". Płyniemy. Nocą na pełnem morzu okręt zatrzymuje maszyny, zbliżamy się doń. Rozumie się, iż radość ze spotkania wielka. Nie można jednak tracić czasu napróżno. Zapasy naładowane, naprawy okazały się zbędne. Ostatni uścisk dłoni. „Marsala" rozpływa się w mroku nocnym.

Radość nasza jednak okazała się przedwczesna. Rankiem ogarnął nas gniew i przerażenie. Okazało się, że dostarczona nam nafta jest nic nie warta. Nie chciała płonąć, mimo całego szeregu prób, jakie przedsięwzieliśmy w tym względzie. Próbowaliśmy zmięszać ich naftę z naszą. Daremnie. Położenie nasze było straszliwe.

Możliwość naszego sukcesu zależała wyłącznie od tego czy wypadnie się nam pogrążać w morze, czy też nie.

Każde pogrążenie się pochłaniało masę paliwa. Obliczyłem, że o ile zdołamy uniknąć spotkań i będziemy posuwali się z najmniejszą szybkością, wówczas możemy z trudem dopłynąć. Oczywiście pod warunkiem, iż pogoda będzie nam sprzyjała.



Panorama Gdyni

W przeciwnym wypadku jesteśmy zgubieni.

Rozpoczęła się nudna, monotonna podróż. Unikaliśmy troskliwie spotkania się z jakimkolwiekbądź dymem na widnokręgu. Na czwarty dzień dotarliśmy do Gibraltaru.

Tu nikt nawet nie przypuszczał możliwości pojawienia się łodzi podwodnych. Naokół panował nastrój najzupełniej pokojowy. Nie zajmowano się zupełnie obserwacją, nie spotkaliśmy ani jednego okrętu strażniczego, patrolującego brzeg.

Mimo wielkiego ryzyka, zdecydowaliśmy się wejść do zatoki, płynąc na powierzchni i sunęliśmy dalej, przytrzymując się brzegów Afryki.

Dzień 6 maja wzbudził niemałą trwogę wśród załogi. Wlekliśmy się ociężale, gdy nagle zarysowały się przed nami na horyzoncie sylwety dwóch torpedowców angielskich. Zaledwie zdołaliśmy się ukryć przed nimi pod wodą.

Po opuszczeniu Gibraltaru wybraliśmy kierunek poza drogami handlowemi. Na szczęście pogoda nam sprzyjała. Niespodziewanie ujrzeliśmy dym, a po chwili stwierdziliśmy, iż ku nam płynie, transportowiec angielski z pewnością dobrze uzbrojony. Wypadło znów pogrążyć się w fale.

Niezadługo zdarzyło się nowe spotkanie, niemal katastrofalne. Natknęliśmy się na dwa torpedowce francuskie.

I znów szczęśliwie daliśmy nurka. Po długich poszukiwaniach torpedowce odpłynęły.

Wydobyliśmy się na powierzchnię wód i goniąc resztkami zapasów paliwa płynęliśmy dalej.

Musieliśmy zrezygnować z ostrożności i posuwać się drogą najkrótszą. Nie mogliśmy nawet marzyć o zagłębianiu się. Każde spotkanie groziło zgubą.

Nadszedł dzień 13 maja. Nerwy nasze znajdowały się w stadjum najwyższego napięcia.

Nawiedzały nas halucynacje. Wszyscy widzieli wciąż dalekie dymy parowców.

Wpatrywałem się w widnokręg i nagle ujrzałem najwyraźniej dym.

Serce moje zamarło. W nadziei, że może to jednak halucynacja jeszcze raz przywarłem oczami do lunety. Lustracja ta przekonała wnet, że mam do czynienia ze zjawiskiem realnem.

— Torpedowiec! — rozległ się trwożny okrzyk komendy.

Nie mieliśmy już możności pogrążyć się w fale. Pozostawało nam jedno: przyjąć walkę artyleryjską. Wydałem odpowiednie rozkazy, gdy nagle rozległ się okrzyk:

— Torpedowiec wywiesza sygnał.

Tymczasem torpedowiec z wywieszonym sygnałem, którego w oślepiającym błysku słonecznym nie mogliśmy rozpoznać, zbliżał się do nas z błyskawiczną szybkością.

Przygotowany do nierównej walki, skręciłem w bok.

Upłynęła chwila gorączkowego napięcia i nagle ogarnął nas entuzjazm. Był to torpedowiec austrjacki wysłany na spotkanie nasze. Zbawczy torpedowiec przyholował nas do Kotaru.

Tydzień czasu zaledwie pozostawiono nam na odpoczynek i naprawy. Depesze jakie nadchodziły, domagały się natarczywie pomocy.

I oto znaleźliśmy się znowu na morzu.

W zatoce Dardanelskiej.

W dniu 24 maja, a więc aku-

rat w miesiąc od dnia opuszczenia Wilhelmshaven zbliżyliśmy się z wielkiemi ostrożnościami do celu i, skradając się, zdołaliśmy prześlizgnąć się poprzez łańcuch angielskich okrętów strażniczych. Łódź nasza ułożyła się na dnie morskiem w samem sercu Dardaneli. Trzeba było dobrze rozważyć dalszy plan działania. Rankiem wysunąłem peryskop. Morze zwierciadliło się niby tafla lustrzana, co uniemożliwiało niemal obserwację. Mimo to zdołałem zaobserwować trzy potężne sylwety, angielskich okrętów linjowych.

Z okrętów tych rozbrzmiewała wyraźnie kanonada.

— Cofnąć peryskop.

Po kilku minutach wysuwamy ponownie peryskop.

Przed nami widnieją też same sylwety, tonące w dymie swych strzałów. Wkrótce do trzech okrętów przyłącza się czwarty. Wszystkie one bombardowały forty. Wokół okrętów uwijają się torpedowce, zasadniczo osłaniające okręty przed atakami łodzi podwodnych.

— Cofnąć peryskop!

Przekradamy się wśród największych ostrożności. Nie chcę ryzykować, wysyłając cios z dalszej odległości. Chcę iść na pewne uderzenie!

— Podnieść peryskop!

Rzucam jeszcze jedno spojrzenie i stwierdzam, że przede mną widnieje olbrzymi linjowiec „Triumph". Serce bije mi mocno. Zwierzyna blisko, ale bliscy też i niebezpieczni są otaczający ją szakale. Kręcą się nieustannie, nie pozostawiając luki, dającej możliwość celu. Trzeba ominąć przeszkodę i zaleźć się poza linją strzeżoną przez nich. Płyniemy. Nad głową naszą rozlega się hałas śrub. Jesteśmy pod łańcuchem strażniczym.

— Podnieść peryskop!

Dobrze. Mamy olbrzyma tuż przed sobą.

— Salwa!

Z zapartym oddechem wpatrujemy się w zegarek. Każda sekunda wydaje się nam wiecznością.

Ogarnął mnie taki entuzjazm, iż zapomniałem o cofnięciu peryskopu. Rzuciłem się ku niemu i przylgnąłem wprost oczami. Widzę wyraźnie szlak, którym idą torpedy. Suną wprost do celu. Z pancernika rozbrzmiewa wciąż kanonada. Załoga jego nie przypuszcza ani na chwilę, że oto zbliża się zagłada.

Powinienem cofnąć peryskop i pogrążyć się w fale, lecz nie mam sił.

Peryskop drgnął. Silne wstrząśnienie zerwało mi czapkę z głowy. Widnokrąg zasnuła olbrzymia czarna chmura.

— Zagłębiać się natychmiast!

Zdecydowałem się na szalone posunięcie. Rzuciłem łódź pod przewracający się kadłub olbrzymiego pancernika, co udało się szczęśliwie. Wysunąłem ponownie peryskop i stwierdziłem, że otaczające go niby szakale torpedowce zniknęły. Wszystkie przesunęły się na przeciwległą stronę ginącego okrętu.

Dowiedziałem się później, że ten wybuch i niemal natychmiastowe zatonięcie pancernika wywarły oszałamiające wrażenie.

Wybuch naszych torped i eksplozja we wszystkich magazynach z amunicją wywarły tak wstrząsający efekt, że zaciętą bitwę, jaka toczyła się wówczas na lądzie, przerwano automatycznie. Żołnierze nieprzyjacielscy, zapomniawszy o niebezpieczeństwie, porzucili okopy i z rozwartemi ustami patrzeli na widowisko.

Jak się okazało, „Triumph" stał z opuszczonemi zagrodami przeciw torpedom, nasze jednak torpedy przecięły je.

Wówczas to z mostka kapitańskiego dojrzano peryskop, o którego cofnięciu zapomniałem, i obrzucono nas strzałami.

W chwili wybuchu, część załogi, a w jej liczbie i dowódca, rzucona została ku obłokom. Godne uwagi, iż gdy następnie znaleziono martwe zwłoki kapitana w zaciśniętych jego brwiach tkwił monokl.

* *
*

Rankiem łódź nasza wyruszyła znów na łowy. Skierowaliśmy się ku miejscu katastrofy. Spotkaliśmy wiele okrętów, wszakże wśród nich nie było wielkich pancerników. Nagle po przez peryskop uchwyciłem wielki cień. Wpatrzyłem się z uwagą i stwierdziłem oddział okrętów transportowych. W pewnej odległości od nich zarysowywała się sylweta wielkiego pancernika. Był to „Majestic".

Po wczorajszym wypadku spotęgowano ostrożności. „Majestic" osłaniał podwójny kordon torpedowców, tak iż nie było możności choćby zbliżenia się do wroga.

Mimo to zaryzykowałem próbę, zwłaszcza, iż spienione fale przysłaniały peryskop.

Znalazłem się w odległości 600 metrów przed „Majesticem", zbyt zwarty jednak był łańcuch strażniczy, aby poprzez niego znaleźć cel. Nagle ujrzałem wąską smugę światła. Jeden z torpedowców pozostał nieco w tyle, drugi znajdujący się na linji wewnętrznej nie zdołał jeszcze osłonić luki.

— Salwa!!! Cofnąć peryskop!

Błyskawicznie, wszyscy zamieniając się w słuch, zagłębiamy się w fale.

Rozległ się daleki huk. Coś trzasnęło, jakby zgnieciono orzech.

Peryskop uniósł się na moment, a w ciągu tego krótkiego czasu stwierdziłem, że olbrzymi „Majestic" przewraca się na prawą stronę.

W ciągu dwóch dni następnych myszkowaliśmy jeszcze wśród fal, lecz już nie spotkaliśmy więcej okrętów wojennych.

Padł na nie paniczny lęk. Szukały schronienia w porcie.

W ten sposób nikły z wyglądu stateczek wystraszył olbrzymów, pozbawiając armję atakującą Konstantynopol od strony lądu potężnej pomocy.

Powrotna droga.

Zgórą dwa lata przebywaliśmy w podróży. W powrotnej drodze najznamienniejszem zdarzeniem było zatopienie przez U—21 opancerzonego krążownika „Admiral Charnier".

Pozatem warto zanotować szczęśliwe ominięcie przez nas zasadzki, w której omal nie zginęliśmy.

Płynęliśmy w pobliżu brzegów sycylijskich, znajdując się na powierzchni fal. Nagle ujrzeliśmy dym. Stwierdziliśmy, iż jest to angielski „okręt kupiecki".

Popłynęliśmy na spotkanie, dając doń dwa strzały. Okręt nie zwracał na nas najmniejszej uwagi. Sunął dalej, jakby nas nie było zupełnie.

Kropnęliśmy doń ponownie. Nagle rozległy się strzały z maleńkiej armaty przy sterze.

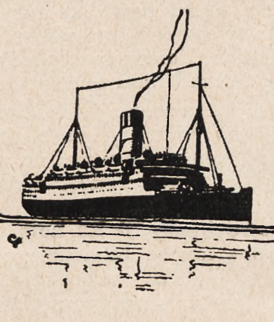
Jeden z pocisków padł tuż przy naszej łodzi.

Postanowiłem zasypać przeciwnika strzałami. Nie zdążyliśmy jednak posunąć się, gdy nagle rozsunęła się ściana okrętu i ujrzeliśmy przed sobą dwa szeregi dział dalekonośnych.

Posypał się grad pocisków. Kilku naszych marynarzy tarzało się we krwi na pokładzie. Niepodobna było marzyć o pogrążeniu się w fali. Potężny nieprzyjaciel skręciłby w bok i zasypałby nas deszczem granatów.

— Zasłonę dymową! — zawołałem resztką sił, gdyż ugodzony odłamkiem broczyłem krwią.

Okoliła nas gęsta mgła, osłaniając całą przestrzeń. Wróg stracił cel. Gdy wreszcie zdołał rzucić się w mgłę, znajdowaliśmy się już na znacznej głębi.



LUDZIE MORZA...

Przejmującą była chwila odcholowania „Niemna“ od molo Frei-Bezirk'u w Gdańsku, jak przejmującą jest chwila wyruszenia każdego frachtowca w drogę...

Okręty pasażerskie opuszczając port zawsze mają mniejszą lub większą „pompę“ pożegnalną, celnicy, gwar, tłumy odprowadzających, zamęt, gwizdki Syren, powiewające chustki, — słowem uroczyste pożegnanie z lądem.

Frachtowce tego nie mają... W pewnej chwili, rzekłbyś cichaczem, niepostrzeżenie prawie, bez hałasu i wrzawy odpływają, jakiś niewidzialny prawie znak, jeden—dwa okrzyki, drobny sygnał— i oto odwraca się karta okrętu, z portowego leża— na długą, częstokroć jakżesz trudną wędrówkę...

Tak było i teraz. Starszy oficer Nowak spokojnie wszedł na mostek, ostatni makler — ajent handlowy opuścił pokład, na pustem molo nie było nikogo... Ładowanie okrętu skończono przed godziną, formalności, bunkier, prowiantu, maszyny — wszystko w porządku...

I oto — nie żegnany przez nikogo, pocichu, niepostrzeżenie „Niemen“ ruszył w drogę. Żadnej wrzawy, żadnych okrzyków — tylko głuchy warkot bratszpilu, wyciągającego kotwice i od czasu do czasu ostry świdrujący dzwonek telegrafu maszynowego..

Zaczęło się życie morskie...

Zaledwie pół godziny... Jeszcze szeroka smuga za śrubą „Niemna“ dotyka ostatniej boji Neufahrwasser, jeszcze najzupełniej wyraźnie dają się rozpoznać domy i kościoły Gdańska, jeszcze tuż obok majaczy w przedwieczornej mgle zarys brzegów Orłowa, Gdyni, Oksywia — a już życie parowca wchodzi w tryb morski.

Już na pokładzie, w mesie, na korytarzach są sami swoi, — opadł cały namuł portowego postoju, zniknęły obce twarze, zmyło wszystkich intruzów i oto znów jesteśmy między sobą, zwartą rodziną, znającą nawylot rozkład i porządek każdej godziny...



W maszynach „Niemna“

Wyruszyliśmy w dalszą drogę. Nantes, Neapol, Sousse w Thaisie, potem Alger, Marokko. Potem — jak Bóg da... „Nad nami Bóg i makler“ — oto pod tym znakiem wwyrusza w drogę każdy niemal frachtowiec. Wiezie się jakiś określony ładunek do jakiegoś określonego portu. Potem wyładowanie — i dyspozycja od armatorów. Może zaraz wracamy z powrotem, może zaczną nas „ganiać“ od portu do portu, to dalej to bliżej. Zdarzają się wypadki że rejs jest projektowany na tydzień a trwa rok. Na wiosnę ubiegłego roku „Niemen“ z ładunkiem węgla wysłano do Nantes. Miał wrócić za dwa tygodnie do Gdyni. Po wyładowaniu węgla w Nantes nadeszła z Gdyni depesza skierowująca go do Anglji: powrót odroczył się o tydzień.

Z Anglji pchnięto nas do Neapolu, — odrazu Gdynia odsunęła się o sześć tygodni. Z Neapolu do Tunisu, z Tunisu do Algieru; obtłukiwaliśmy zapadłe kąty algierskie, żeby wysiąść wreszcie w Marokko. I tak dalej. W rezultacie zamiast dwóch tygodni podróży — trzy miesiące. Ale to jeszcze dobrze. Mogliśmy tam wałęsać się przez rok.

Przyjaciel piszącego te słowa wyjechał kiedyś na frachtowcu angielskim w Władywostoku do Shanghaju na tydzień. Po miesiącu był list od niego z Singapore, po trzech z Valparasino, po sześciu z Shanghaju, a po roku z Bergen czy Oslo. Nie było go we Władywostoku dwa lata. Objechał dosłownie cały świat. Rodzinie przed wyjazdem powiedział, że wróci za tydzień. Ale rodzina jego wiedziała, że nad frachtowcem czuwa „Bóg i makler“ — to też nie dziwiła się niczemu...

Zaczęło się „życie morskie“...

Nieustanny, monotonny łomot fal o burty, nieustanne monotonne drżenie pokładów, niestrudzona rytmiczna praca maszyn... Z przerażającą szybkością zacieśnia się krąg zainteresowań i rozszerzają się horyzonty. Maleje przestrzeń a ogromne zagadnienia kurczą się

do rozmiarów biuletynu meteorologicznego. Jeszcze wczoraj wieczorem z przejęciem czytano w messie gazety, interesowano się obsadzeniem teki jakiegoś tam ministra, obniżką czy podwyżką poborów, jakiemś tam morderstwem czy sensacją sportową a dziś — to wszystko odeszło, rozpłynęło się, to wszystko „ląd“, coś zupełnie niepotrzebnego i obcego.

Staje się ważną smuga cienia na horyzoncie, słońce otoczone srebrzystym pyłem — zmiany kierunku wiatru, lekkie ocieplenie lub ochłodzenie — znak przesuwania się wyżów lub niżów barometrycznych — niesłychanie ważna rzecz gdyż od tego zależne są dobre lub sztormowe pogody. Pilnie bada się p o ł u d n i o w e wykresy meteorologiczne, nad mapą pogody pochylają się uważnie głowy i z przejęciem śledzi się zarysy izoterm i izobarów gdzieś nad Islandją lub Mesopotamją i strzałki wskazujące w jakim kierunku płyną fale depresji atmosferycznej... Rzeź stu tysięcy chłopów—dajmy na to na Białorusi nie wywoła zainteresowania, a krótkie „barometr zjeżdża“ lub „odwaliliśmy za wachtę trzydzieści dwie mile“ — stanowi punkt wyjścia dla długich ożywionych dyskursów i dysput.



Uroczystość otwarcia nowej szluzy w Bremie

Płyną monotonne „morskie“ dni i noce. Pozornie — senne i leniwe. Na nowoczesnym parowcu w czasie podróży jest właściwie znikoma ilość pracy. Parowiec jest doskonale zorganizowaną maszyną, gdzie istnieje znakomity podział funkcyj.

Każde poszczególne kółko tej maszyny spełnia powierzone so-



Na ulicy w Casablanca

bie zadanie, po upływie pewnego czasu przekazuje je innemu kółku. I to wytwarza ten równy, monotonny rytm dnia,

Wachta następuje za wachtą, godzina za godziną, w kabinie nawigacyjnej zmieniają się mapy, — na miejsce przebytych szlaków powstają nowe, za nami równą wstęgą ciągną się setki przebytych mil przed nami rozciągają się setki do przebycia... Co cztery godziny w dzienniku okrętowym wypełnia się nowa rubryka, krótkie lapidarne zdania, szereg cyfr — oto relacja z przebytego odcinku, — część zwykłego morskiego dnia...

Pozornie sucha relacja, iks tam mil przebytych, taki to kierunek wiatru, stan barometru, stan morza, obroty śruby — oto cztery godziny wachty.

Codzienny szary trud, zwykły obowiązek, — ręka przyzwyczajona do kreślenia tych notat nie drgnie nigdy, nawykła do ujmowania morza w te właśnie znaki i cyfry... To jest rutyna zawodu.

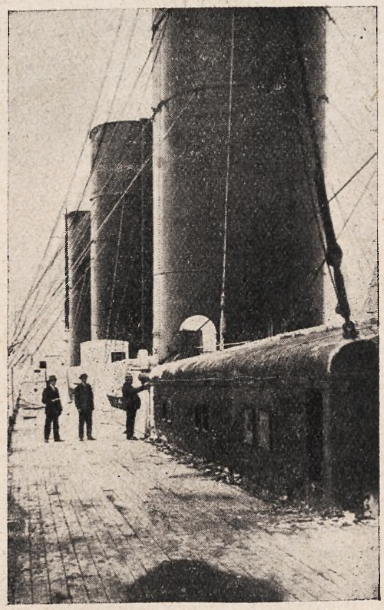
Lecz niema na świecie bardziej sugestywnej siły, większego, bardziej zniewolającego czaru, niema bardziej nieprzepartej potęgi — jaką morze przywiązuje do siebie „morskiego człowieka“...

Zawód marynarza — to najbardziej despotyczny i zachłanny zawód. Raz wtajemniczony w przestrzeń, w drżenie pokładów, w monotonny rytmiczny bieg morskich dni i nocy, za których każdą chwilą czai się wielkie nieznane i niezdobyte — nazawsze pozostaje pod wszechwładnym urokiem morza...

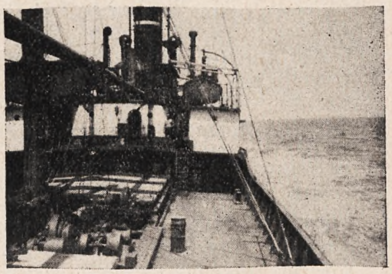
S. M. S.



„Niemen“ na kotwicy



Kominy olbrzyma francuskiego „Paris“



Żegluga „Niemna“

Z literatury niemieckiej o Gdańsku i stosunkach polsko-gdańskich

Do nieprzejednanych wrogów wszystkiego, co polskie, należy powieściopisarz i poeta Pawel Enderling, poświęcający z namiętnością swoje pióro stosunkom gdańskim. Przedewszystkiem należy się zaznajomić z jego gdańską powieścią p. t. „Stürme in der Stadt“ (Roman. Berlin 1922. August Scherl G. m. b. H. 8. str. 342). — Czasy przełomowe, r. 1920, kiedy Gdańsk opuszczają wojska niemieckie z pieśnią i żalem na ustach, wśród rozpaczy i klątw zdenerwowanych mieszkańców. W takiej chwili przybywa po 25 latach rozłąki i przygód do rodzinnego Gdańska Niemiec amerykański, Bernhard Sievers. Ma tu przyrodniego brata, Franciszka Grotha, prowadzącego starą firmę kupiecką odziedziczoną po ojcach. Tę firmę właśnie Bernhard Sievers skrzywdził, uciekając w świat. W świecie było mu początkowo źle, aż wśród rozmaitych losu igraszek stał się miljonerem. Pieniądze swego czasu odesłał Teraz przybywa, żeby się pogodzić z bratem. Dzieliła ich też niegdyś inna sprawa. Obaj kochali pannę Lilly. I tę wziął Franciszek za żonę. Miał z nią dwoje dzieci, córkę i syna. Syna stracił wcześnie, córka pozostała, podobna kropla w kroplę do pani Lilly.

Przy pierwszem spotkaniu Franciszek odmawia ręki bratu tak, że ten chce się zabierać do powrotu do Ameryki. Zatrzymuje go zauważona nędza dzieci w mieście. Dla nich chce zorganizować pomoc amerykańską. Zamieszkuje u pani Pelagji Schulte przy Św. Ducha. I tu poznajemy inny dom, polski względnie niemiecko-polski. Pani Pelagja Schulte pochodzi z polskiej szlacheckiej rodziny. Wyszła za urzędnika niemieckiego w Gdańsku. Ma syna Aleksa, który źle się uczył, a po śmierci ojca przeszedł do szkoły malarskiej do Berlina. Wraca też do Gdańska, zwabiony zmyśloną chorobą matki, której nie cierpi. Sam po polsku nie umie. U niej mieszka indywiduum jakieś, paskarz potajemny, a eleganc'cki nazewnątrz także szlachcic z pochodzenia, p. Szymański. Zaczyna się intryga. Aleks kocha Gertrudę Grothównę, ale i Bernhard Sieviers kocha się w dziewczynie — incognito. Rywale poznają się i mieszkają pod jednym dachem. Aleks oddaje się kupiectwu, a Sievers chce odjeżdżać. Ale przyjaciel Grotha i jego wierny książkowy, Beneke, zwabiają Sieversa do podupadającej firmy. Sievers przystępuje do do spółki i handlu. W ostatniej chwili odwiedza dom Grothów i przezwyciężając się po raz wtóry w życiu, prosi o rękę Gertrudy dla Aleksa, którego chce równocześnie przyjąć do firmy. Tak więc bracia się godzą.

Z poza tej skromnej osnowy powieściowej wyłania się prawdziwe oblicze utworu, jego gruba, niczem nieosłoniona tendencyjność polityczna. Polaków i Polskę przedstawiono tu jako dziką bandę (Wilde Polackei, schmutziges Gesindel, rücksichtsloses Pack von robustem Gewissen), zanieczyszczającą piękne, starożytne miasto Gdańsk.

Otóż nic łatwiejszego, jak wyidealizować rodzinę niemiecką kupca i przemysłowca gdańskiego z jednej strony a znów wybrać takie indywidua z pod ciemnej gwiazdy po stronie drugiej i nazwać ich Polakami tak, że można w nich zohydzić całą Polskę. Tak też uczynił autor, wyliczając jako główną osobę po stronie polskiej żonę urzędnika Niemca, Schulte go, rodowitą szlachciankę z domu Czigielską (zapewne Cegielską) i robiąc z niej wyjątkowe monstrum, wprawdzie w życiu na całym świecie możliwe, ale nigdy jako typ. Pani Pelagja w domu ma straszny nieporządek, smród i pluskwy, nie chce jej się gotować, ani sprzątać, chodzi po domu brudno, ubrana w podartych pończochach, rozczochrana, popija od długich lat wódkę, uprawia lichwiarskie interesy pieniężne, już za życia męża do tego stopnia, że jedną taką sprawką byłaby go pozbawiła posady. Poza tem jest dewotką, chodzi na wieczorne nabożeństwa, modli się do różnych świętych i do swego patrona, ale djabła ma za skórą, wierzy w różne ohydne zabobony, nie cierpi Niemców, a syna nie nauczyła po polsku. Jedynaka swego psuła, zabierając na różne zabawy, a gdy dorósł, stara się odwodzić go od rzetelnej pracy. Wskutek tego syn się od niej odstręcza,zaczyna ją nienawidzieć i wyprowadza się na stałe z domu rodzinnego.

Drugim „reprezentantem“ polskości w powieści jest niejaki Szymański, jej sublokator, indywiduum z pod ciemnej gwiazdy, elegancki i nadskakujący, uprawiający również nieczyste jakieś interesy, paskarz i oszust. Ginie też marnie od kuli innego ciemnego indywiduum, przybyłego z niecną swą małżonką z Polski do Gdańska dla łatwiejszych oszustw i zbrodni. Występuje też jeszcze jakiś Nierzwicki z Goldschmiedengasse, zwarjowany artysta.

Widzimy poza temi osobami jeszcze zdaleka czasem oficera polskiego o udanej odwadze (die erkünstelte Keckheit). Nawet zaplątał się do powieści Kaszuba, sprzedający drewno w miejsce masła. Dla większej wzgardy wspomniano o zwyczaju kaszubskim krzywoprzysięgania z opuszczonym palcem dla odprowadzenia ważności przysięgi.

Tak wygląda świat polski w powieści. Raz się tylko autor zapomina, mówiąc o flisakach, że śpiew ich chwyta za serce.

Wreszcie są ogólne uwagi o Polsce i Polakach dawnych i dzisiejszych, że to „narodek“, który nie umie rządzić w rodzinie, a chciałby stworzyć mocarstwo, że się Polacy niczego przez całe wieki nie nauczyli, niezgoda trawi ich dalej, nie brak też słowa „polnische Wirtschaft“, że Polacy mają usta, ale nie mają głów, że w dawnych czasach nie produkowali nic prócz wojen i nikt wskutek ich zaborczości (Eroberungssucht) nie wierzył w ich jakąkolwiek dla ludzkości użyteczność. O języku polskim wyraża się, że nadaje się do klątwy, tak to już Bóg urządził. Szlachcic polski ma tylko 3 koszule, jedną na sobie, drugą w praniu, a trzecią na płocie, zaś zagranicą hula i przepija majątki.

Że Polacy są muzykalni i mieli Szopena, nie zaprzecza, ale tłumaczy to też, że tę cechę Bóg Stwórca dał im wzamian za wszelką inną kulturę. Wogóle wszyscy cudzoziemcy są lepsi od Polaków.

Dziwi się wreszcie, czego Polacy chcą od niemieckiego Gdańska. Tyle ułamków (Brochen) polskości, co spotyka się Gdańsku, znajdzie się w każdej stolicy świata, np. Paryżu, Londynie, Nowym Jorku (Berlina dla ostrożności nie wspomniano). Gdańsk był niemiecki, Niemcy go zbudowali i jest niemieckim w dalszym ciągu.

A oto jeszcze kilka urywków z tej powieści — paszkwilu. Tak dosłownie mówi się w niej o Polakach: „Plugastwo, to jeszcze za łagodnie powiedziano. Ci panowie są jak to robactwo, które przedziurawia na sito ściany okrętu“ (str. 107).

„Brudna holota (schmutziges Gesindel) ciągnęła przez ulice“ (str. 145).

„Całe dzikie polactwo (Polackei) siedziało w tej izbie. Będziemy musieli przewietrzyć gruntownie izbę, by wpuścić tu z powrotem dobre niemieckie powietrze“ (str. 253).

A teraz Niemcy w powieści. Niemców przedstawia autor niemal jako naród wybrany. Dziwi się, dlaczego nie mówią wszyscy po niemiecku. „Warum sprach nicht alles Deutsch? Uberall waren die Deutschen gewesen, ihre Völkerkraft ergiessend. Kein Land der alten und der neuen Welt, wo sie nicht das Fundament der

Völker geworden waren — warum waren sie verdrängt worden?"

Nie dziw, że autor w którym kipi złość i nienawiść narodowa, nie może przyklasnąć nasuwającej się myśli o Stanach Zjednoczonych Europy.

Taka jest książka Enderlinga. Trudno jest rzucać obelgi za obelgi, bo tem się nic nie naprawi. W każdym razie ze stanowiska ludzkiego, wyższego, trzeba tego rodzaju powieści ocenić jako niemoralne, bo judzą jednych przeciw drugim. W tym wypadku mamy nawet do czynienia z pożałowania godnem zjawiskiem patologicznem czy pewnem chwilowem zaburzeniem psychicznem. Tego rodzaju książki winny podlegać ocenie sądu międzynarodowego, winny się znaleść na indeksie Ligi Praw Człowieka, i tak, jak istnieją nagrody Nobla za dzieła, służące dobru ludzkości, tak powinna istnieć kara za książki, zagrażające pokojowemu współżyciu narodów. Na taką karę zasługuje książka Enderlinga.

Dr. WŁ. PNIEWSKI

ZNAMIENNA EWOLUCJA

Jest rzeczą niezmiernie pouczającą śledzić ewolucję poglądów niemieckich na sprawę Pomorza. Propaganda niemiecka zasypuje rynek księgarski różnego rodzaju wydawnictwami o mniej lub więcej naukowych pozorach, które mają udowodnić słuszność niemieckich pretensyj do polskiego Pomorza. Ilość tych publikacyj wzrasta z każdym tygodniem. Ilość ta jednak ma niewątpliwie zakryć zwężającą się treść.

Obie strony — polska i niemiecka — w uzasadnieniu swych praw do Pomorza sięgały początkowo do różnych dziedzin, z których cztery głównie wysunęły się na plan pierwszy: stosunki językowe i narodowe, stosunki gospodarcze, historja, wreszcie stosunki geopolityczne. Należy zaznaczyć, że obie strony początkowo operowały raczej ogólnikami, przybranemi w formę kategorycznych twierdzeń. Później dopiero zabrano się do budowania solidnych podstaw dla tych twierdzeń i od tej chwili zaczęła się ta znamienna ewolucja poglądów.

W dziedzinie stosunków językowych i narodowych operują Niemcy stale dwoma argumentami: 1) o oddzielności Kaszubów, 2) o masowej emigracji Niemców z Pomorza po przejęciu tej ziemi przez Polskę, przyczem masowość ta podawana jest w ogólnych cyfrach sięgających — zależnie od rodzaju wydawnictwa — od 800000 na całe Poznańskie i Pomorze do miljona na samo Pomorze. Sugestywnej sile tego drugiego argumentu sprzyja niewątpliwie pożałowania godny fakt braku po stronie polskiej szczegółowo opracowanej statystyki emigracji niemieckiej. Statystyka taka wykaże całą bezpodstawność twierdzenia niemieckiego, widoczną bodaj w tem, że nasze Pomorze za czasów niemieckich nie liczyło więcej jak miljon mieszkańców. Zresztą odparcie tych argumentów niemieckich nie przedstawia wielkiej trudności. Należy tylko istniejący materjał starannie zebrać i naukowo opracować.

Ze strony polskiej najsolidniej dotąd opracowane są argumenty gospodarcze. Znaczenie gospodarcze dostępu Polski do morza przez Pomorze jest tak oczywiste, że nauka niemiecka poza uparcie powtarzanemi ogólnikami o niezbędności gospodarczej Pomorza dla Niemiec, a zwłaszcza dla Prus Wschodnich,poważnie już tych argumentów nie bierze. Wyraźnym tego dowodem jest artykuł W. Osterlinga p. t. „Korridorproblem und Korridorliteratur", zamieszczony w czasopiśmie „Zeitschrift für Geopolityk" (r. 1930, str. 773—780), który usuwa gospodarczą stronę zagadnienia poza polityczną, która jego zdaniem jest decydującą.

Jeszcze ciekawsza jest ewolucja nauki niemieckiej w dziedzinie historycznej tego problemu. Na słabość niemieckich argumentów historycznych i konieczność energicznej akcji w tym kierunku uskarżano się w Niemczech niejednokrotnie. Niedawno znany polityk niemiecki W. v. Rheinbaben w artykule p t. „Deutschland und Polen, zwölf Thesen zur Revisionspolitik", zamieszczonym w niemickich „Europäische Gespräche" (1931, z. 2), wzywa wprost historyków niemieckich do opracowania specjalnego materjału o historycznych prawach niemieckich do Pomorza. Podobne wezwanie wystosowuje E. Keyser w ostatniej swej broszurze p. t. „Der Weichselkorridor im Urteil des Auslandes" (Berlin 1931), wskazując na słabość historycznych argumentów niemieckich.



Wezwania te zdają się jednak nie opierać na silnej wierze w ich skuteczność. Dlatego coraz bardziej uwidacznia się po stronie niemieckiej rezygnacja z argumentów historycznych. Rezygnacja ta w ostatnich czasach dwukrotnie się już zaznaczyła. Okazuje ją przedewszystkiem ten sam Dr. E. Keyser, który w wspomnianej broszurze wzywa historyków niemieckich do wytężonych wysiłków. W artykule p. t. „Raum und Geschichte im deutschen Nordosten", zamieszczonym w 4 i 5 zeszycie czasopisma „Zeitschrift für Geopolitik" z br., po ogólnych i odpowiednio zresztą zestawionych rozważaniach historycznych dochodzi do znamiennego wniosku, że „jest zresztą bezcelowem uzasadniać historycznie polityczne pretensje terytorjalne odnośnie do takich terenów, jak niemiecki wschód". Równocześnie zaś prawie Dr. O. Kunkel ze Szczecina w artykule p. t. „Volkstumskunde, Nationalitätenproblem, Grenzlandkampf", zamieszczonym w czasopiśmie „Pommersche Heimatpflege" wyraża podobne zapatrywanie, że „żaden historyczny proces nie może rostrzygnąć jakiegokolwiek dzisiejszego problemu politycznego".

Okazuje się więc, że propaganda niemiecka w sprawie Pomorza, o ile usiłuje znaleźć solidne naukowe podstawy, musi sama przyznać się do niepowodzenia. Rezygnując z argumentów gospodarczych i historycznych, operując ogólnikami w dziedzinie stosunków językowych i narodowych z tem większą gorliwością posługuje się argumentami politycznemi, mającemi swe źródło nie w koniecznościach życiowych swego narodu, lecz w nacjonalistycznym sentymencie i przesłankach prestiżowych. Jest to pozycja zbyt słaba, by na niej opierać swe terytorjalne rozszczenia.

Dr. R. LUTMAN

WYSTAWA MORSKA W KATOWCACH

W czasie od dnia 12 września do 19 października 1931 r. Okręg Zagłębia Węglowego Ligi Morskiej i Kolonjalnej otwiera w Katowicach propagandową „Wystawę Morską", urządzoną przy współudziale Śląskiego Towarzystwa Wystaw i Propagandy Gospodarczej. Wystawa powyższa, zakrojona z powodu obecnej sytuacji gospodarczej na skromne rozmiary, pomieszczona będzie na terenach i w halach wystawowych przy Parku Kościuszki.

Ponieważ Zarząd Okręgu Zagłębia Węglowego, doceniając znaczenie propagandowe polskiego morza i wybrzeża dla Śląska, zmuszony został do ograniczenia się we wszystkich poważniejszych wydatkach, i żadnych subwencyj na ten cel nie otrzymuje, przeto organizatorowie Wystawy postawili sobie za zadanie dołożenie wszelkich starań, by rezultat Wystawy w miarę możności wypadł zadawalająco nietylko pod względem głównego celu imprezy, t. j. w kierunku dydaktyczno-propagandowym, ale również pod względem materjalnym.

Przedmioty wystawowe, zebrane w różnych centrach naszego kraju, a zwłaszcza na polskiem wybrzeżu, przedstawiają w głównych zarysach obraz walorów polskiego morza, żeglugi, portu w Gdyni i t. d., oraz łączących się z niemi ważniejszych problemów gospodarczych.

Na eksponaty składają się albumy, aparat nurkowy, bandery, biuletyny, bosaki, broszury, bursztyny, ceramika pomorska, chwytaki do węgla, czerpaki, dulki, eksponaty z dziedziny broni morskiej i uzbrojenia, elektrotechniczne eksponaty, flagi firmowe, flagi sygnałowe, fotografje, fotograficzne tablice, grafika, hafty pomorskie, informacyjne tablice, kajaki, kolejowe eksponaty, książki, mapy świetlne, mapy zwykłe, materjały informacyjne, materjały propagandowe, miesięczniki, modele dźwigów, jachtów, kutrów, latarń morskich, łodzi, monitorów, parowców, ślizgowców, wież wiatro-wodnych, wodnopłatowców, żaglowców, — dalej muszle, narzędzia rybackie, naukowe eksponaty, nawigacyjne eksponaty, obrazy marynistów, ożaglowania, plansze, plany, plecionki pomorskie, przemysłowe eksponaty, przeźrocza, przybory do naprawy maszyn okrętowych, radjotelegraficzne eksponaty, rudy, sieci, statystyczne tablice, sygnalizacyjne przybory, sygnały, transportowe eksponaty, ubiór nurka, urządzenie chaty kaszubskiej, urządzenia do oświetlania wybrzeża i statków, urządzenia portowe, węgiel, wiosła, wydawnictwa, wykresy i t. p.



Modele starych okrętów wojennych

Powyższe przedmioty wystawowe uzyskane od następujących władz, urzędów, instytucyj, organizacyj, przedsiębiorstw i osób prywatnych:

„Chargeurs Reunis" Tow. Okrętowe Warszawa, Ciechomski art. malarz marynista, Dział Ekonomji i Organizacji Rybactwa Bydgoszcz, Ernest Edmund art. malarz marynista, Fryszowski mjr. art. malarz marynista, „Giesche" S. A. Katowice, Górn. Zjednoczone Huty Królewska i Laura, Górn. Związek Przemysłowców Górniczo-Hutniczych, „Gródek" Pomorska Elektrownia Toruń, Instytut Bałtycki Toruń, Izba Handlowa Gdynia, Jenkner i Wagner Wytwórnia Kajaków Bielsko, „Jurata" Uzdrowisko na półwyspie Helu, Kierownictwo Marynarki Wojennej przy M. S. Wojsk. za pośrednictwem Dowództwa Floty w Gdyni, Morskiego Dyonu Lotniczego w Pucku, oraz Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej Toruń, Komisarjat Rządu m. Gdyni, *Komitet Floty Narodowej Warszawa,* Liga Morska i Kolonjalna Okręg Zagłębia Węglowego, Magistrat m. Grudziądza, Firma „Mars" Wytwórnia Kajaków w Lublińcu, Mokwa prof. art. malarz marynista, Morski Urząd Rybacki Gdynia, Ośrodek Wychowania Fizycznego Gdynia, Państwowa Szkoła Morska Gdynia, Państwowy Instytut Meteorologiczny Wydział Morski Gdynia, „Photoplat" Warszawa, Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe, Pomorskie Tow. Popierania Przemysłu Ludowego w Toruniu, Rada ner — Gamper Kraleniewski i Fitzziska Górne, Ziedy „Elektro" Ła-Portu W. m. Gdańska, Romanowska Amelja art. fot. nadmorska Gdynia, Romer Eugenjusz prof. ze Lwowa, „Skoda" Polskie Zakłady Warszawa, Stocznia Gdańska, Stryjeński art. malarz (Zbiór dzieł grafiki morskiej), Szefostwo Saperów M. S. Wojsk, Tow. Okrętowe Linja Gdynia — Ameryka, Firma Trześniak Piotr Gdynia, Urząd Morski Gdynia, Wydział Powiatowy Chojnice, Wysocki Aleksander art. malarz (folklor, fotografje i t. p.), „Żegluga Polska" Państwowe Przedsiębiorstwo Gdynia, ponadto szereg innych wystawców, których eksponaty nadejść mogą po zamknięciu listy zgłoszeń.

Uroczyste otwarcie Wystawy nastąpi dnia 12 września br. o godzinie 16-tej, przy współudziale wybitnych osobistości, które użyczyły swej cennej opieki i wysokiego protektoratu dla Wystawy Morskiej w Katowicach.

Dodajemy, że Ministerstwo Komunikacji Rozporządzeniem III/Ou/8043/31. z dn. 26 czerwca br. zarządziło, iż osoby zwiedzające Wystawę Morską, o ile przejazdy kolejowe odbywać będą grupami, składającemi się conajmniej z 10 osób, mogą korzystać z 25 proc. zniżki od cen normalnych w jedną i drugą stronę na podstawie zaświadczeń wydanych przez Dyrekcje Okręgowe Kolei Państwowych. Celem uzyskania zniżki trzeba zwracać się na piśmie do tej Dyrekcji, w której obrębie leży stacja wyjazdu. Zgłoszenie takie winno zawierać: cel podróży, datę zamierzonego przejazdu, drogę przejazdu, ilość uczestników wycieczki, klasę wagonu, rodzaj pociągu, oraz imię i nazwisko kierownika wycieczki.

Ministerstwo Komunikacji w drodze wyjątkowej zezwoliło na stosowanie ulg również w tych wypadkach, gdy odległość przejazdu w jedną stronę wynosić będzie poniżej 50 km., nie mniej jednak, niż 30 km.

Nadmienić jeszcze wypada, że przez czas trwania Wystawy odbywać się będą codziennie bez względu na pogodę koncerty orkiestr.

DZIAŁ ROZRYWEK UMYSŁOWYCH

SZARADA

Pierwszą małpę na świecie *raz* —
[*drugi* tresował,
I odtąd kunszt tresury po dziś dzień
[zachował;
Czy to więc Hittler, Liebknecht, czy
[Hugenberg inny,
Zawsze w jednej tresurze każdy z nich
[jest czynny,
To jest — *dwanaście* cudze, niby swo-
[je własne,
Czyjeś *trzynaście* — *tuzin,* wbijać w gło-
[wy ciasne,
Jest zasługą, a świecić silnemu *pięć* —
[*trzecie*
O każdej *ośm* — *dziesiątej* to jest spry-
[tem przecie;
Tu dobyć *dwa* — *trzynaście,* tu wleźć,
[tam przeskoczyć,
Słabą stronę sąsiada wymacać — w
[mig zoczyć,
Gdy chcą bić — to umykać w prze-
[strzenie najszersze,
Dając skoki w ucieczce niby *sześć*
[*wstecz* — *pierwsze*...
A krętactwa ich kwitną na szerokim
[świecie,
Jak w polu, letnią porą, *czwarte wste-*
[*czne* — *trzecie,*
Czwartej wstecznej — *dziewiątej* — *pier-*
[*wszej* biją czołem,
Szwindel każdy przemycą — bodajby
[z mozołem,
Śród innych *szóstych* świata — wybrani
[się czują,
Choć każdy z nich szulerem życia jest
[i szują; —
Jedyne ich *wstecz cztery* — *dziesiąte i*
[*jeden*
To stworzyć *pierwszy* — *drugi* — *trzeci*
[w świecie Eden,
By *dziewiąte* — *dziesiąte* i sąsiadów zie-
[mie
Stanowiły ich własność, ich kultury
[brzemię, —
Raz — *piątego* chwycili by też kawał
[w końcu,
By go w kulturtregerstwa swego ogrzać
[słońcu. —
Ale zamęt wnet czyni ten ludów zaka-
[lec,
Gdy — bodajby niechcący — ktoś trąci
[go w palec,
Jedenaście — *czternaście* piekiełko u-
[czyni,
Zachce mu się w nagrodę Torunia i
[Gdyni,
I nadal się pojawi dalszych żądań racja,
Którą złagodzić winny: Wiedeń, Ślązk,
[Alzacja. —
I tak się zacne plemię wciąż śród lu-
[dów szasta,
Co raz inna ich bywa *ósma* — *jedenasta,*
Wciąż w innym *siódmym* — *pierwszym*
[brzmią ich jeremiady:

To bas groźny, to tenor, lub alt mknie
[na zwiady,
To znów wszystkich zwołują, jak na
[*siódme* — *trzecie*
Cietrzewia, wzniecając niepokój na świe-
[cie...
Jednem słowem, jak w *trzeciem* —
[*pierwszem* ciągła zmiana,
Obrazy co raz nowe od nocy do rana. —

. . . .

Konkluzja i sens główny dzisiejszej
[szarady
Leży w tem, by usłuchać tej zbawien-
[nej rady:
„Jako strasznych *czternastych wstecz* —
[*trzynastych wstecznych*
Strzeżmy się bezustanku szwindlerów
[odwiecznych,
Dla których ważność umów to tylko
[papierek,
Dla których „Gott“ — to pomoc do
[brudnych szacherek!

Henryk Pianowski

Rozwiązanie zadania z № 10—11

„Dominika na morze zmyka, bo pływa niby sardynka“

Nagrody za dobre rozwiązanie zadania z Nr. 10—11 (m. sierpień) otrzymują drogą losowania pp. Janina Kowalska, St. Mikowska, Leon Glaszmidt. Wszyscy z Warszawy, oraz p. St. Jankowski z Krakowa.

Nagrody wydaje Administracja „Polskiej Floty Narodowej“ w godz. 9—11 rano.

ERRATA

Na stronie 9-ej podpis pod kliszą na dole strony, winien brzmieć: „Fragment doków tulońskich“, a nie „domów“, jak mylnie wydrukowano.

Bonzio ma głos...

Właśnie wczoraj wróciłem do Gdyni z urlopu, bo w tym roku miałem wypoczynek jednomiesięczny. Ominęłaby może mnie ta przyjemność, gdyby nie to, że właśnie w tym czasie mój chlebodawca — kapitan również rozpoczął odpoczywać po trudach całorocznej żeglugi.

Na odbytej na poczekaniu, naradzie postanowiliśmy nie wyjeżdżać z kraju, a odbyć włóczęgę wzdłuż wybrzeża.

Tak się też stało.

Wlekliśmy się z miejscowości do miejscowości, ze wsi do wsi, z plaży na plażę. Dużo ludzi. Różni.

Jednym paliła się w oczach radość, że mogą się kąpać w Polskiem morzu, innym każdy okręt, widziany na horyzoncie rozpalał iskry dumy, inni — zajęci byli tylko sobą i narzekali na ciężkie czasy, choć brzuchy mieli duże.

Takiego właśnie jednego jegomościa zagadnął mój kapitan o to, jak się zapatruje na przyszłość Polski na morzu — powiedział, że wszystko byłoby dobrze, tylko żeby pensjonaty były więcej luksusowe i tańsze i żeby taki wiatr nie dął. — Pokazałem mu zęby, a on myślał, że to uśmiech mój tak wygląda. Mój kapitan, jak usłyszał o tych pensjonatach, to aż się zatrząsł i zapytał:

— A dużo was takich jest tam, w środu kraju? Ładnie myślicie o morzu i naszej marynarce, skarży się pan na wiatr, a wie pan co to „Wicher“ — takich „Wichrów“ potrzeba nam jeszcze dużo, bardzo dużo...

Pojechaliśmy dalej.

Mało jednak spotkaliśmy prawdziwych przyjaciół morza i jego spraw. Rzadko nawet spotykaliśmy członków Komitetu Floty Narodowej, choć to przecież jest obowiązkiem każdego dobrego obywatela.

Gdy już kończyliśmy wędrówkę, mój kapitan powiedział: jak tak dalej pójdzie, to źle będzie z nami, dopóki wszyscy nie opodatkują się na rzecz morza, to nic z tej mąki nie będzie.

Marynarka wojenna będzie bez okrętów a Polska może stracić swoją Gdynię.

Święta racja! — Ciągle się o tem mówi i pisze a ludzie nic i nic.

Wyć się chce z rozpaczy...

„DAR POMORZA“



Szkolny statek marynarki handlowej — ofiarowany społeczeństwu przez Wojewódzki Komitet Floty Narodowej w Toruniu.

KOMITET FLOTY NARODOWEJ

MA NA CELU ZBIERANIE FUNDUSZÓW NA ROZBUDOWĘ MARYNARKI WOJENNEJ I HANDLOWEJ

SKŁADAJCIE OFIARY NA TEN CEL, BO SILNA FLOTA — TO POTĘGA PAŃSTWA

ADRES CENTRALI: Warszawa, Elektoralna 2, konto P. K. O. Nr. 30.
„ STOŁECZNEGO KOM. FL. N.—Senatorska 14, konto P. K. 0 16080.

Czytajcie
Prenumerujcie
Ogłaszajcie się

„Polska Flota Narodowa”

dociera do najdalszych zakątków Polski i jest czytana przez wszystkie sfery społeczne

Następny numer pisma ukaże się 1 października.

Egzemplarz kosztować będzie tylko 1 złoty

14-y numer czasopisma ukaże się 1-go października r. b.

Prenumerata miesięczna zł. 2, półroczna zł. 10, roczna zł. 20.

Ceny ogłoszeń 1/1 strona — 1000 zł., 1/2 strony — 550 zł., 1/4 strony — 300 zł., Ogłoszenia w kolorach 25% drożej

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Senatorska 14 (Magistrat), tel. 688-33. Konto P. K. O. 25.333.

Redaktor: ZDZISŁAW ANDRZEJOWSKI Wydawca: STOŁECZNY KOMITET FLOTY NARODOWEJ.

Zakłady Drukarskie „HELIKON" Warszawa, Elektoralna 25, tel. 778-52.